auto motor und sport

Heft 19 13. September 1975 DM 2.50 E1418 DX

Was die Auto-Bosse verdienen
Fahrbericht: Leyland Princess

NEU

Audi mit Benzineinspritzung: Erster Fahrbericht vom Audi 80 GTE

NEU

Kraftpaket aus Rüsselsheim: Opel Kadett mit 1,9 Liter-Motor und 105 PS

NEU

Der Rallye-Star jetzt für die Straße: Test Lancia HF Stratos

Großer IAA-Sonderteil

Alle deutschen Autos · Viele neue Modelle · Technische Daten · Preise · Das Auto von morgen · Hallenplan

NEU

Porsche-Programm 1976: geänderte Modelle und sechs Jahre Garantie

Dänemark dkr 6.50, Finnland Fmk 4.20, Frankreich FF 6.—, Griechenland Dr 45.—, Italien Lit 850, Jugoslawien Din 23.—, Luxemburg lfr 40.—, Niederlande hfl 2.50, Norwegen nkr 6.50 (inkl. moms), Österreich ös 20.— (inkl. MwSt.), Portugal Esc 32.50, Schweden skr 5.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 3.—, Spanien Ptas 75.—, USA US $ 1.50. Printed in Germany

Marlboro. Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.

Hol' Dir den vollen Geschmack der Marlboro.

Zur IAA 1975

Ferdinand Simoneit

Erinnern wir uns:

- „Das Auto mordet unsere Städte", behauptete Hans-Jochen Vogel, als er noch Oberbürgermeister in München war;
- „Der Verkehr ist eine Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln", behauptete der Schweizer Städtebaukritiker Gody Suter;
- „Der Tod auf den Straßen hat längst das Ausmaß einer Katastrophe erreicht", behauptete der Mediziner Dr. Dieter Oeter. Und: „Dieser Skandal unserer Kultur stellt die Gladiatorenkämpfe Roms, die Menschenopfer der Azteken und andere Scheußlichkeiten älterer Kulturen in den Schatten."

Der Münchner Publizist Hans Dollinger schrieb ein Manuskript, das als Buch „Die totale Autogesellschaft" sogar gedruckt wurde. Er befand:

- „Das Auto hat sich vom Spielzeug unseres Jahrhunderts zur Mordwaffe im täglichen Krieg auf den Straßen gewandelt";
- „Das Auto verändert den Menschen: In der Masse der Verkehrsteilnehmer wird der anonyme Fremde im anderen Auto zum Feind";
- „Das Auto ist zum gnadenlosen Killer auf unseren Straßen geworden."

Das alles mußte noch einmal gesagt werden — wiederholt werden, damit wir nicht etwa glauben, die Gefahr sei vorüber und die Welt wieder heil. Die Weltverbesserer, die in München sogar eine „Antiautoliga" gründeten, halten nur den Mund — aus taktischen Gründen, denn angesichts der Massenarbeitslosigkeit im einstigen Wirtschaftswunderland wagt es selbst kein Parteifanatiker mehr, eine weitere Drosselung der Autoindustrie mitverantworten zu müssen. Aber die Menschenfreunde sind noch da, wie der jüngste Streit um Tempobegrenzungen auf den Autobahnen gezeigt hat. Und sie kommen wieder — es muß uns nur wieder etwas besser gehen.

Wenn über verstopfte Straßen — verstopft durch Autos — geschimpft wird, entdeckt niemand die Urheberschaft der Verwaltung und der Politik. Warum haben wir verstopfte Straßen? Weil zu wenige gebaut wurden. Warum haben wir Parksünder? Weil zu wenig Parkplätze errichtet wurden. Warum gibt es Staus? Weil oft Baustellen zur Hauptverkehrszeit eingerichtet werden. Sind die Unfälle in Baustellenbereichen alle durch „menschliches Versagen" entstanden oder sollte im Unfallformular der Polizei nicht „Versagen der Baubehörde" stehen?

Wir Autofahrer tun gut daran, jeden unfairen Angriff zurückzuweisen — und selber diszipliniert zu fahren.

Noch im Herbst 1971 hatte der zu Fuß gehende Ideologe Sebastian Haffner behauptet: „Das Auto ist überholt." Jetzt gaben ihm die Deutschen gleich zweimal die Antwort: Allensbach fand heraus, daß sich 61 Prozent aller Autofahrer wieder aus „großer Freude am Fahren" hinters Lenkrad setzen — Emnid ermittelte, daß 45 Prozent der Deutschen das Auto auch für das Verkehrsmittel der Zukunft halten (nur 37 Prozent glauben an die U-Bahn).

Das ist, so meine ich, kein schlechter Auftakt für die IAA 1975.

IAA 1975: Show-Business

Zum 46. Mal zeigt die Automobilindustrie in Frankfurts Messehallen, was sie zu bieten hat. Über die wichtigsten Neuerscheinungen, das komplette Modellprogramm der deutschen Hersteller, über Daten und Preise sowie über die Autos von gestern und morgen informiert ein großer IAA-Sonderteil. **Seite 74**

GT/E von Opel

Schriftzug am Heck

Mit einem 105 PS leistenden 1,9 Liter-Einspritzmotor, gelb-schwarzer Lackierung und sportlicher Ausstattung präsentiert Opel den neuen Kadett GT/E, der im Rallyesport an die Ascona-Erfolge anknüpfen soll. Werner Schruf schildert erste Fahreindrücke. **Seite 50**

GTE von Audi

Audi 80 GTE

Neues Spitzenmodell der Audi 80-Baureihe ist der Audi 80 GTE, den ein 110 PS starker Einspritzmotor über 180 km/h schnell macht. Was die sportliche Limousine, die den mit 100 PS-Motor ausgestatteten Audi 80 GT ablöst, sonst noch für Qualitäten zu bieten hat, schildert ein Fahrbericht auf **Seite 73.**

Editorial: Zur IAA 1975. 3
Leserbriefe 22
Impressum 22
Vorschau 176
Car-toon 178

Magazin

Nachrichten 6
„Die Qualität ist tabu" Interview mit VW-Chef Schmücker über Modellpolitik. 8
Warum Tausende sterben werden Problematische Entscheidung: keine Anschnallpflicht trotz Gesetz. 11
Geheimentwicklung Neu zur IAA: GT 2-Studie als Kombi-Coupé. 12
Rücksicht 50 Jahre Ford Deutschland. 13
Kuhfänger und ihr Nutzen US-Sicherheitsstoßstangen von deutschen Versicherern nicht mit Prämienrabatt belohnt. 15
Überstunden im Autobau Marktbericht Juli 1975: Vier Monate Lieferfrist bei Mercedes-Benz. 16
Lohn der Angst Das kassierten die Auto-Bosse im Krisenjahr 1974. 17
Musik im Nacken Stereo-Sound aus der Kopfstütze. 20

Test und Technik

Prototipo Test Lancia HF Stratos: für die Straße gezähmter Wettbewerbswagen. 28
Gespart wird an der kleinsten Schraube Sind die Autos von heute auf ein frühes Ende programmiert? 37
Kulturprogramm Fahrbericht Porsche Jahrgang 1976: Neue Modelle mit mehr Ausstattung und verfeinerten Motoren. 42
Test intern Aus der Testpraxis von auto motor und sport. 48
Sportsfreund Fahrbericht Opel Kadett GT/E: neues Coupé mit 105 PS starkem Einspritzmotor. 50
Nachrichten aus der Technik 56
Temperamentssache Kurztest Citroen CX 2000: Ist der CX 2000 mit zwei Liter Hubraum ausreichend motorisiert? 58
Sichere Sache Zubehör: Vollvisierhelm, Lederlenkrad, Rasierapparat. 63

Linientreue
Fahrbericht Leyland Princess 1800/2200: neues Mittelklasse-Modell aus England. 64

Dressurakt
Fahrbericht Audi 80 GTE: neue sportliche Version mit 110 PS-Einspritzmotor. 73

IAA 1975

Mit Mut zur Messe
46. IAA in Frankfurt. 74

Das Auto von morgen
Wie Kosten- und Umweltprobleme Aussehen und Technik künftiger Auto-Generationen beeinflussen werden. 76

Die Autos von gestern
B. Busch blickt in den Rückspiegel. 82

Alle deutschen Autos 86

Technische Daten 104

Preise der deutschen Autos 106

Ratgeber

Lagerschaden
Worauf Käufer bei Autos von der Halde achten müssen. 112

Was ist Ihr Auto wert?
Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen September 1975. 114

Verlustgeschäft
Sonderausstattungen bringen beim Autoverkauf nichts. 121

Auto und Freizeit

Jeden Tag einen Bären zum Frühstück
Mit 400 PS durch Kanada. 122

Reise-Nachrichten 132

Sport

Donnerwetter
Renn-Corvette mit 720 PS – 1976 auf deutschen Strecken? 134

Tiefstapler
Fahrbericht Ducati 860 GT: Mehr Leistung als im Prospekt versprochen. 138

Zwanzig Jahre im Grenzbereich
Graham Hills Entscheidung in der Badewanne: Rücktritt vom Rennsport. 142

Hundstage am Ring
Großer Preis von Deutschland: 50 Pfennig für ein Glas Wasser. 148

Sport-Nachrichten 169

Dreikampf
Deutsche Rennsportmeisterschaft: Entscheidung zwischen Krebs, Heyer und Ludwig. 170

Alte Kameraden
Historische Renn- und Sportwagen auf dem Nürburgring. 172

Altes Eisen

Veteranen auf dem Ring

Erinnerungen an alte Zeiten wurden wach, als sich am Nürburgring 152 Rennwagen der Vor- und Nachkriegszeit trafen. auto motor und sport berichtet von diesem größten Veteranenrennen auf deutschem Boden. **Seite 172**

Neue Zeit

Hack, Schmücker, Simoneit

Seit einem halben Jahr widmet sich Toni Schmücker der schwierigen Aufgabe, den VW-Konzern zu sanieren. Gert Hack und Ferdinand Simoneit sprachen mit dem VW-Boß über Zukunft und Modellpolitik. **Seite 8**

Mit 400 PS durch Kanada

Indianer-Folklore in den Rocky Mountains

Eine Urlaubsreise von besonderem Reiz empfiehlt auto motor und sport-Mitarbeiter Lohberg: mit dem Wohnmobil durch Kanada. Mit so einem gemieteten Haus auf Rädern lassen sich die Schönheiten des weiten Landes auf angenehme und ungezwungene Art erfahren. **Seite 122**

Test Lancia Stratos: gezähmter Prototyp

Der von Bertone karossierte Stratos wurde von den Lancia-Technikern konsequent auf eine Aufgabe vorbereitet: Rallyes zu gewinnen. Er tat dies bisher mit bestem Erfolg. Jetzt gibt es den von einem Ferrari-Motor angetriebenen Sportler auch als Straßenversion. Ein Testbericht untersucht, wie sich der gezähmte Wettbewerbswagen im Verkehr benimmt. **Seite 28**

Lancia HF Stratos

Nachrichten

Manipulierte Sünder

5,9 Prozent weniger Bußgeldbescheide in der Flensburger Verkehrssünderkartei und 7,5 Prozent weniger von deutschen Gerichten verurteilte Autofahrer im ersten Halbjahr 1975 gegenüber dem krisengeschwächten Halbjahr 1974 ermittelte das Kraftfahrt-Bundesamt. Die amtliche Statistik widerlegt unter anderem „Zeit"-Autor Ferdinand Ranft, der mit der Begründung, „... die um das Doppelte angewachsenen Verkehrssündereintragungen in Flensburg sind ein Indiz dafür, daß es mit der Vernunft auf unseren Straßen wieder vorbei ist", eine Höchst- statt der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen forderte.

Zwei neue Bagheera-Varianten

Matra Simca erweitert sein Programm und stellt dem Standard-Bagheera (84 PS) einen Bagheera S und den Bagheera Courrèges zur Seite. Die beiden Neuen sind mit dem 90 PS-Reihenmotor des kürzlich vorgestellten Simca 1308 GT ausgerüstet.

Neu bei Citroen: CX 2200 Diesel

Die CX-Palette erhält Zuwachs: Auf der IAA präsentiert Citroen den CX 2200 Diesel, dessen 2,2 Liter-Motor 66 PS bei 4500 U/min leistet. Außerdem haben die Franzosen für den Pariser Salon im Oktober dieses Jahres die Kombi-Variante CX 2200 Break avisiert.

Mittelklasse wächst

Hatten die Propheten unrecht, die dem Kleinwagen – je kleiner um so feiner – die Chancen für die Zukunft gaben? Ein Vergleich der Zulassungszahlen für die erste Jahreshälfte 1975 mit dem gleichen Vorjahrszeitraum läßt die Vermutung aufkommen. Danach ging der Anteil der Hubraumklasse 500 bis 999 ccm von 11,5 auf 9,5 Prozent zurück. Konstant blieb die Klasse von 1500 bis 1999 ccm: 32 Prozent. Und auch die darüberliegende Klasse behauptete sich mit 9,5 Prozent. Dagegen wuchs die Mittelklasse (1000 bis 1499 ccm) von 47 auf 49 Prozent.

Pech mit Prognosen

Mitte 1972 weissagte Werner Perino, der deutsche Fiat-Chef, sein Unternehmen werde auf einen Marktanteil von zehn Prozent kommen

Fiat-Chef Perino: Angst vor Prognosen.

– erreicht wurden 7,5 Prozent. Für 1973 meldete Fiat dann nur noch 5,5 Prozent, für 1974 ganze 5,8 und für 1975 (erste Jahreshälfte) 5,4 Prozent. Jetzt entsagt Perino der Prophetie: „Mich bekommt niemand mehr dazu, solche Zahlen in den Raum zu stellen."

Auto im Fernsehen

ARD

Auto 75
Übertragung von der IAA in Frankfurt.
Freitag, 12. September, 15.55 Uhr.

ARD

Der 7. Sinn
Nicht unter Zeitdruck fahren. Freitag, 12. September, 21.50 Uhr.

HR 3

Autoreport
Beschleunigung.
Sonntag, 14. September, 21.00 Uhr.

ZDF

Aus Forschung und Technik
1. Tendenzen im Autobau.
2. Typenvergleich Alfasud, Citroen GS, VW Golf.
3. Wegwerf- oder Langzeitauto?
4. Versuchsautos mit Wasserstoff- und Methanolantrieb.
Montag, 15. September, 20.15 Uhr.

WDR 3

Energie auf Sparflamme
Forschungsprojekt Langzeitauto.
Dienstag, 16. September, 20.30 Uhr.

ZDF

Der Sport-Spiegel
Autotest: BMW 320.
Mittwoch, 17. September, 19.30 Uhr.

ARD

Der heiße Ritt
Erlebnisse mit Motorrad-Fans auf der Isle of Man.
Mittwoch, 17. September, 20.15 Uhr.

ARD

Auto 75
Übertragung von der IAA in Frankfurt.
Freitag, 19. September, 15.55 Uhr.

ARD

Der 7. Sinn
Unfälle bei Nacht.
Freitag, 19. September, 21.55 Uhr.

ZDF

Die Sport-Reportage
Weltmeisterschaftsfinale der Speedwayfahrer in Norden.
Sonntag, 21. September, 17.02 Uhr.

HR 3

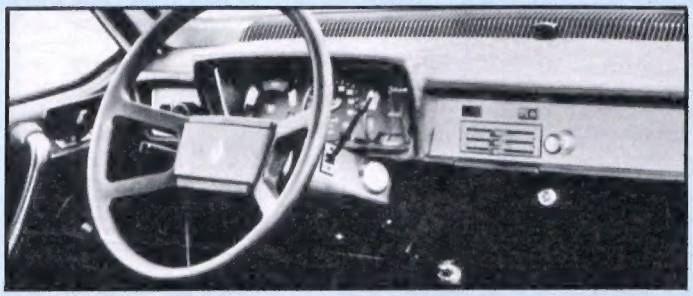
Autoreport
Verzögerung.
Sonntag, 21. September, 21.00 Uhr.

Citroen: wieder teurer

Bereits zum drittenmal in diesem Jahr hat Citroen die Richtpreise – diesmal um durchschnittlich fünf Prozent – erhöht. Die ab 20. August geltenden Preise (alte Preise in Klammern):

2 CV 4	DM 6 190,– (5 920,–)	GS Club	DM 11 760,– (11 200,–)
2 CV 6	DM 6 490,– (6 200,–)	GS Club Break	DM 12 190,– (11 630,–)
Dyane 4	DM 6 790,– (6 490,–)	GS Pallas	DM 12 580,– (11 980,–)
Dyane 6	DM 7 390,– (6 990,–)	CX 2000	DM 16 900,– (–)
Ami Super	DM 8 290,– (7 896,–)	CX 2000 Super	DM 18 590,– (17 643,–)
Ami Super Break	DM 8 790,– (8 358,–)	CX 2200 Super	DM 19 590,– (18 658,–)
GSX	DM 10 390,– (9 880,–)	CX 2000 Pallas	DM 19 700,– (–)
GSX 2	DM 11 540,– (10 990,–)	CX 2200 Pallas	DM 20 700,– (–)

Modifizierte Karosserie und neues Lenkrad: Renault 12.



Renault 12: Karosserie-Retuschen und Normalbenzin-Motor

Front- und Heckpartie des seit 1969 produzierten Renault 12 wurden jetzt modifiziert. Vorn wurden der Kühlergrill und die Stoßstangen neu gestaltet, hinten die Heckleuchten-Kombination und die jetzt waagrecht liegenden, seitlichen Luftaustrittsöffnungen. Neu ist auch das klarer gestaltete Armaturenbrett und ein Vierspeichen-Sicherheitslenkrad.
Das Motorenangebot wurde um ein 1,3 Liter-Triebwerk (50 PS) erweitert, das sich mit Normalbenzin begnügt und im R 12 L eingebaut ist. Komplettiert wurde auch die Serienausstattung: Alle R 12-Modelle werden mit heizbarer Heckscheibe geliefert, beim R 12 TL ist außerdem der Bremskraftverstärker ohne Aufpreis erhältlich.
Serienmäßig sind bei den Modellen R 12 TS, R 12 TS variable und R 12 TS automatic Automatikgurte und Verbundglasfrontscheibe.

Neue Preise (alte Preise in Klammern):

R 12 L, 50 PS	DM 9 775,–	(–,–)
R 12 TL, 54 PS	DM 10 375,–	(10 100,–)
R 12 TS, 60 PS	DM 11 365,–	(11 000,–)
R 12 TS automatic	DM 11 915,–	(11 550,–)
R 12 L variable	DM 10 425,–	(–,–)
R 12 TL variable	DM 11 085,–	(10 810,–)
R 12 TS variable	DM 11 810,–	(11 810,–)

Personalien

Jacques Tati, 66, R 4-Fahrer, „Monsieur Hulot" und „Mon Oncle", über unterschiedliche nationale Fahrgewohnheiten: „Die Franzosen wollen einfach immer nur herausfinden, wer gewinnt. Sie rasen nicht wirklich gekonnt, sie haben nur den Ehrgeiz, vorne zu sein. Die Italiener sind hinter dem Lenkrad jeder ein Fangio, es ist ein Volkssport, bei dem jeder mitmachen kann. Aber die Belgier sind die Schlimmsten in Europa. Ich könnte nicht sagen, wer die Besten sind. Die Briten fahren langsam und diszipliniert – aber an die Deutschen kommen sie nicht heran. Die sind sehr genau. Aber sie rollen vorwärts und vorwärts, unaufhaltsam, bis es kracht."

Jacques Tati

Toni Schmücker, Wolfsburgs Hoffnung, dürfte kaum Chancen haben, als Alleinunterhalter zu Ruhm und Ansehen zu gelangen. Bei einem Gala-Essen zeigte Schmücker, von bestechender Eloquenz im Dienst, daß nach Feierabend Schweigen seine Stärke ist. Zwischen ihm und seiner „attraktiven Tischdame" (so Schmücker) fand beim mehrstündigen Dinner folgender Dialog statt:

Beim Servieren der Schildkrötensuppe:
„Herr Schmücker, wo spielen Sie Golf?"

Schmücker:
„Ich spiele nicht Golf."

Während des Hauptgerichts:
„Herr Schmücker, wo haben Sie Ihre Jagd?"

Schmücker:
„Ich bin kein Jäger und habe auch keine Jagd."

Beim flambierten Eis:
„Herr Schmücker, wo haben Sie studiert?"

Schmücker:
„Ich habe nicht studiert."

Peugeot 604 SL V6 für 22 300 Mark

Neu auf dem deutschen Markt: der Peugeot 604 SL V6, der mit 136 PS starkem 2,7 Liter-Motor (serienmäßig: getönte Verbundglasscheiben, elektrische Scheibenheber, Servolenkung) 22 300 Mark kostet. In Frankreich wurde der 604 als Nachfolger des Citroen DS zur Staatskarosse erkoren. Der Citroen Prestige war zu teuer, der Renault 30 TS zu sportlich.

28 000 Mark soll der vom ehemaligen Ford-Renntechniker Gerd Knözinger konstruierte, auf dem Capri Ghia basierende Mako V8 — Kennzeichen: Hai am Heck — kosten. Der 294 SAE-PS starke Achtzylinder stammt vom Mustang Boss.

Neu in Frankreich: Peugeot 104 CS

Peugeot präsentiert auf der IAA den zweitürigen 104 CS als Nachfolger des bisherigen 45 PS starken 104 C. Das neue Modell unterscheidet sich durch geänderte Heckleuchten und andere Felgen von seinem Vorgänger. Als Triebwerk dient ein neuer 1124 ccm-Motor, der 66 PS bei 6200 U/min leistet und dem 104 CS zu einer Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h verhilft.

„Die Qualität ist tabu"

Interview mit VW-Chef Schmücker über Modellpolitik.

Von Gert Hack und Ferdinand Simoneit

?: *Herr Schmücker, als der VW Golf auf den Markt kam, war er aus dem Stand ein Erfolg. Der Polo, eigentlich der wahre Nachfolger des Käfers, hat bisher nicht die Geschäftserfolge gebracht, die man erwarten konnte. Wie erklären Sie das?*

Schmücker: Es war nie die erklärte Absicht, daß der Polo der Käfer-Nachfolger werden sollte. Wir waren immer der Überzeugung, daß es schon vom Produktionsvolumen her – vom Käfer wurden bis zu 7000 Stück am Tag gebaut – keinen Käfer-Nachfolger geben könnte. Wenn man vom Zwang, den Käfer zu ersetzen, ausgeht, sind Golf, Audi 50 und Polo eine Einheit. Hauptsache ist, daß die Stückzahlen dieser drei stimmen. Zum Polo ist zu sagen, daß wir ein funktionell gutes Auto in einer möglichst einfachen Version den deutschen Käufern anbieten wollten...

?: *Aber haben Sie damit den Hang der Deutschen zum Sparen nicht überschätzt?*

Schmücker: Genau das ist es. Wir bringen den Polo seit den Betriebsferien im August komplett ausgestattet. Denn wir haben erkennen müssen, daß für ein typisch einfaches Auto in Deutschland die Zeit noch nicht reif ist.

?: *Es war also falsch, den Polo, das Grundmodell Ihrer Modellreihe, als absolute Sparversion anzubieten.*

Schmücker: Ich persönlich bin nach wie vor der Meinung, daß es legitim war, das zu versuchen. Wir haben jedoch erkennen müssen, daß die Resonanz des Käufers auf diesen an sich doch ziemlich logischen Versuch ausgeblieben ist. Dann haben wir daraus die Konsequenzen gezogen.

?: *War nicht von Anfang an klar zu erkennen, daß Sie mit diesem Versuch die Komfortansprüche so unterlaufen würden, daß der Käufer nicht folgt? Schauen Sie sich die Innenauskleidung an, von der man sagte, sie sei aus Pappe, was auch stimmte. Denken Sie an die fehlende Benzinuhr und die fehlende Sonnenblende für den Beifahrer.*

Schmücker: Ich bin da anderer Meinung. Wenn man sich entscheidet, eine Einfachversion herauszubringen, dann kann man auf die Benzinuhr verzichten, auch auf die zweite Sonnenblende. Unter uns: Was spielt die Pappe denn funktionell für eine Rolle? Aber der visuelle Eindruck war so negativ, daß alles andere am Wagen damit unterging.

?: *Mit Ihrer Sparversion vom Polo haben Sie der Konkurrenz einen großen Gefallen getan. Die zeigte einem Kaufinteressenten einen Polo-Prospekt und sagte, schau, hier fehlt die Sonnenblende, hier ist Pappe...*

Schmücker: Eigentlich müßten gerade Sie als Automobilzeitschrift doch der Meinung sein, daß in dieser ökonomisch heiklen Situation jeder Versuch zu einem funktionellen guten Wagen zu begrüßen ist, um diesen Wagen so billig wie möglich zu machen.

?: *Aber der deutsche Autokäufer war wirtschaftlich noch nicht so down, wie es die Spar-Konzeptionisten von VW unterstellt hatten.*

Schmücker: Könnte man sagen.

?: *Sie kommen uns mit der spartanischen Polo-Version wie der Besitzer eines guten Hotels vor, der neue Kunden will, jedoch auf Seife und Servietten verzichtet, weil er sparen muß...*

Schmücker: Das ist ein gutes Bild.

?: *Was soll man von einem Verkaufschef, der ein solches Sparmodell für den Markt freigibt, eigentlich halten?*

Schmücker: Das waren Entscheidungen, bei denen das Verkaufsressort zwar mitbestimmte, die der gesamte Vorstand aber zu verantworten hat.
Die Verantwortung trifft auch den Mann, der zufälligerweise das höchste Gehalt bezieht – nämlich mich.

?: *Wenn der Verkaufschef sich quergelegt hätte, wäre der übrige Vorstand diesem Votum nicht gefolgt?* ▷

Toni Schmücker...

Der 54jährige Kölner leitet Deutschlands größten Autokonzern seit Februar 1975. Der einstige Mittelschüler und Gebirgsjägeroffizier begann seine Karriere als kaufmännischer Lehrling bei Ford in Köln – hier war sein Vater Angestellter –, bei Ford rückte er bis in den Vorstand hoch. Im Sommer 1968 wechselte er Arbeitsort und Branche und ging zum Rheinstahl-Konzern in Essen, der in tiefer Krise steckte. Als Generaldirektor rettete Schmücker den Mitarbeitern die Arbeitsplätze, den Aktionären das Kapital. Anfang 1975 übernahm er als Generaldirektor VW, mit 800 Millionen Mark Jahresverlust ein Sanierungsfall. Die Last in Wolfsburg „war in den ersten acht Wochen das Maximale dessen, was ich tragen kann", gesteht Schmücker heute.

...und VW

Deutschlands Wirtschaftswundersymbol hat seinen Glanz verloren: Millionen-Verluste, Massenentlassungen, Dividendenausfall. Schmücker entwarf sein Sanierungsprogramm: Hartes Sparen und neue Markterfolge. Vor 1977 hat VW keine Chance, Gewinne zu melden.

Schmücker: Ich wiederhole: Sie müssen mich in die Verantwortung miteinbeziehen. Ich hatte die Gelegenheit, den Polo-Beschluß zurückzunehmen, ich habe es nicht getan.

?: *Ist der Polo, der nach den Betriebsferien herausgekommen ist – Innenverkleidung aus Kunststoff, Sonnenblende und so weiter –, das Auto, das die Deutschen in dieser Zeit brauchen?*

Schmücker: Ich glaube schon.

?: *Jedes Unternehmen, das Verluste macht, und VW hat 1974 mehr als 800 Millionen Mark Verlust gemeldet, muß sparen. Ist die mangelhafte Komfortqualität des Polo nicht Ausdruck dieses Sparzwangs gewesen?*

Schmücker: Die Entscheidung, den Polo in sehr einfacher Ausstattung zu bringen, hatte mit dem Sparzwang bei VW überhaupt nichts zu tun.

?: *Beim VW-Käfer hat das VW-Werk immer eine Billigversion als Standardmodell oder als Sparmodell gehabt. Der Polo in seiner ursprünglichen Form war ja sicher ein solches Sparmodell der unteren Preisklasse. Kommt zu gegebener Zeit wieder ein Polo in noch magerer Form als Sparmodell ins Programm?*

Schmücker: Ich gebe zu, daß wir uns darüber Gedanken machen. Aber nach der Erfahrung, die wir gerade gemacht haben, wäre es nicht gut, es schon jetzt zu tun.

?: *Wenn schon die Erstausstattung des Polo zu einigen Rätseln Anlaß gibt, so verwirrt die übrige Modellpolitik den Kritiker. Er versteht nicht die Parallelität von Audi 50 und Golf, von Audi 80 und Passat. Ihr Entwicklungschef Professor Fiala nannte die Ähnlichkeiten harmlose „Schönheitsfehler", die jetzt zum Teil beseitigt würden. Können hochbezahlte Manager nicht solche Schönheitsfehler von vornherein vermeiden?*

Schmücker: Ich möchte Sie vor einer etwas zu vordergründigen Betrachtung dieses Themas bewahren. Hier müssen wir ein bißchen in die Historie einsteigen. Es ist doch Tatsache, daß wir für einen Konzern dieser Art eine verhältnismäßig breite Modellpalette haben. Vorher hatten wir im Grunde genommen nur zwei Typen. Bei der jetzigen Modellgeneration waren wir dem ökonomischen Zwang unterworfen, über möglichst viele gleiche Teile für verschiedene Typen die Kosten in den Griff zu kriegen. Ihre Meinung über die Ähnlichkeit von Audi 50 und Golf teile ich übrigens nicht, wohl aber von Audi 80 und Passat, und das soll ja auch geändert werden.

?: *Ist die Änderung des Audi 80 schon in Ihrer Ära oder noch von Ihrem Vorgänger Leiding beschlossen worden?*

Schmücker: Sie ist beschlossen, seit ich hier bin. Aber die Ähnlichkeit war kein Nachteil. Wenn wir 1974 nur den

„Die Verantwortung trifft auch den Mann, der zufälligerweise das höchste Gehalt bezieht – nämlich mich."

Foto: Weitmann

Audi 80 oder nur den Passat gehabt hätten, würden wir 50 000 Fahrzeuge weniger verkauft haben.

?: *Haben die 50 000 Wagen, die Sie mehr verkauft haben, auch die ausreichende Rendite für die Investitionen gebracht?*

Schmücker: Bisher ja.

?: *Audi 50 und Polo sind ja im Grunde gleiche Autos. Bis auf den Motor. Und der ist beim Polo auch nur verkleinert. Waren Sie von vornherein sicher, durch die Aufteilung in Audi und Polo mehr als nur mit einem Modell verkaufen zu können?*

Schmücker: Der Polo soll den Käfer von unten ersetzen. Andererseits sollte das gleiche Auto mit mehr Hubraum, höherer Leistung und komfortabler Ausstattung einen zusätzlichen Käuferkreis ansprechen.

?: *Aber man muß berücksichtigen, daß es sich um zwei verschiedene Automobilmarken handelt, nämlich um Audi und um VW.*

Schmücker: Wir haben nie bestritten, daß Audi 50 und Polo konzeptionell ein und dasselbe Auto sind. Es war eine generelle Marschrouten-Entscheidung, die wir im Prinzip auch beibehalten werden: Die komfortableren, besser ausgestatteten und auch größeren Automobile unseres Konzerns werden den Namen Audi tragen, und die funktional-ökonomischen, weniger reich ausgestatteten Wagen heißen VW.

?: *Ihre neuen Modelle wie Scirocco, Passat, Golf, Audi 50 und Polo sind fast zur gleichen Stunde auf dem Markt erschienen. Besteht nicht die Gefahr, daß die Modelle, die zur gleichen Zeit geboren wurden, auch zur gleichen Zeit veralten? Und besteht dann nicht die Gefahr, daß sie in fünf Jahren vor der gleichen Situation stehen wie jüngst, nämlich eine Menge neuer Modelle haben und dafür Milliarden-Investitionen vornehmen zu müssen?*

Schmücker: Eine berechtigte Frage, die mich sehr stark beschäftigt. Wir werden nie mehr in einer relativ kurzen Zeit eine ähnliche Zahl von wesentlich veränderten Modellen auf den Markt bringen, und zwar aus zwei Gründen: In dieser Zusammenballung stecken hohe Anlaufkosten und ein irrsinniger Spitzenbedarf an Kapital sowie das Risiko einer Enbloc-Erneuerung.

?: *Was machen Sie jetzt?*

Schmücker: Wir werden Veränderungen zeitlich unterschiedlich vornehmen. Wenn Sie mich heute fragen, welches Modell am ehesten deutlich verändert werden müßte, dann wäre das bestimmt nicht der Golf.

?: *Sie haben jetzt in einer Klasse praktisch drei Modelle: den alten Käfer, dazu Golf und Polo. Wie lange soll in dieser Dreiergruppe der Käfer noch eine Rolle spielen?*

Schmücker: Der Anteil ist objektiv nicht vorauszusagen. In Deutschland liegt er bei etwa 350 Einheiten pro Tag.

?: *Der Audi 100, von dessen Nachfolger, dem C-Modell, schon alle Welt weiß, verkauft sich plötzlich wieder gut. Wird dadurch Ihr Entschluß revidiert, das C-Modell zu bringen?*

Schmücker: Das C-Modell kommt im Herbst 1976. Unabhängig von den jetzigen akuten Erfolgen des Audi 100.

?: *Können wir davon ausgehen, daß das C-Modell den Namen Audi tragen wird?*

Schmücker: Ja.

?: *Wird der Markenname NSU noch auf einem Modell stehen, das VW herausbringt?*

Schmücker: Ich sehe in Zukunft den Namen NSU auf keinem anderen Fahrzeug als dem Ro 80.

?: *Welche Bedeutung hat in Ihrem Konzept noch der Ro 80?*

Schmücker: Wir bauen ihn weiter, denn wir haben mit der Vergabe der Lizenzen für den Wankel-Motor Verpflichtungen übernommen.

?: *Welche Stückzahlen versprechen Sie sich von dem von Porsche und Ihnen entwickelten Sportwagen, dem EA 425?*

Schmücker: Nach dem Anlauf vielleicht 80 pro Tag.

?: *Wird dieser Sportwagen Audi heißen oder gar VW?*

Schmücker: Das ist noch nicht entschieden. Aber er wird mit Sicherheit nicht VW heißen.

?: *Trifft es zu, daß dieser Sportwagen dann auf den Fließbändern des Nekkarsulmer Audi-NSU-Werkes gebaut wird?*

Schmücker: Ja, aber daraus auf den Namen zu schließen, wäre falsch.

?: *Zum Abschluß noch eine letzte Frage: Wenn Unternehmen Verlust machen, liegt es da nicht nahe, an der Qualität zu sparen?*

Schmücker: Auf keinen Fall. Da bin ich fanatisch. Wenn wir das tun würden, dann kann ich mir ausrechnen, daß wir bald ein mittelmäßiges Unternehmen sein werden.

Warum Tausende sterben werden

Problematische Entscheidung: keine Anschnallpflicht trotz Gesetz.

Nur für „dummes Geschwätz" („Stuttgarter Zeitung") hält Belgiens Verkehrsminister Michel Chabert den Appell seines Bonner Amtskollegen Kurt Gscheidle an die Vernunft der deutschen Autofahrer: Weil Gscheidle sie für „einsichtig genug" hält, will der Bundesverkehrsminister darauf verzichten, Verstöße gegen den ab 1. Januar 1976 zur gesetzlichen Pflicht erhobenen Anschnallzwang mit Strafen zu ahnden. Chabert schroff: „Der Appell bringt nichts."

Michel Chabert, rigoroser Befürworter harter Strafen für gurtunwillige Belgier, die von der Polizei gnadenlos zur Kasse gebeten und mit Höchststrafen von bis zu 1300 Mark belegt werden können, hält nach eigenen Erfahrungen Gscheidles Vernunft-Projekt schlicht für „untauglich".

Belgiens Verkehrsminister, der seit bestehender Gurtvorschrift eine schlagartige Abnahme der Verkehrstoten um 25 Prozent vermeldet, rät Kurt Gscheidle zur Peitsche: „Verbote ohne Kontrollen und Sanktionen sind das Papier der Gesetzestexte nicht wert."

Auch in eigenen Reihen stimmt man Gscheidles straffreier Gurt-Vorlage, die demnächst vom Bundesrat abgesegnet werden soll, nur zögernd zu. Justizminister Hans-Jochen Vogel, seit persönlichen Crash-Erfahrungen auf dem VW-Versuchsgelände zum überzeugten Gurtfan gereift, glaubt jedenfalls nicht an die Wirksamkeit jenes Gesetzes, das unter Anschnallvorschriften anderer Länder ohne Beispiel ist.

„Die Fahrer sind heute so einsichtig, daß sie dieser gesetzlichen Verpflichtung aus eigenem Antrieb nachkommen", rechtfertigt Kurt Gscheidle allen Mahnungen ungeachtet sein Rezept. Schließlich, so resümiert der Minister, habe auch die 4,6 Millionen Mark-Werbeaktion „Klick – Erst gurten – dann starten" unverhoffte erfreuliche Resonanz erzielt.

Ob mit der verwässerten Gurtpflicht – trotz Vorschrift keine Strafe für gurtlose Lenker – die Chance vertan wird, die deutsche Unfallbilanz erstmals entscheidend zu verbessern, wird so auch bezweifelt.

Heftiger Druck auf gurtunwillige Fahrer – das prophezeien rechtskundige Experten – wird sich dennoch einstellen. Mit fast absoluter

Ohne Strafe keine Wirkung: Crash-Testfahrer Hans-Jochen Vogel.

Sicherheit, so glaubt zumindest Dr. Dieter Schulte, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, werden die Gerichte bei schuld-, aber gurtlosen Unfallopfern eine Mitschuld feststellen und deren Ansprüche an die Versicherungen reduzieren.

Daß eine lückenlose Anlegequote der entscheidende Faktor sein wird, dokumentiert eine Untersuchung der deutschen Haftpflichtversicherer. Bei Durchsicht von knapp 30000 Verkehrsunfällen ermittelten sie, daß bei einer 100prozentigen Anlegequote in allen Personenwagen jeder zweite bisher tödlich Verunglückte noch leben würde. ▷

Anschnallpflicht

Ein Beispiel: Im Jahr 1974 gab es rund 7000 Tote in Personenwagen (etwa 50 Prozent der Gesamttoten) – der Gurt hätte demnach 3500 Menschen das Leben gerettet. Und von etwa 68 000 Schwerverletzten wären immerhin rund 40 000 mit leichten oder ganz ohne Blessuren davongekommen.

Erfolgszahlen dieser Größenordnung lassen sich nur mit 100prozentiger Anschnallquote, nicht aber durch Geschwindigkeitslimitierungen jeder Art und drakonische Strafen für deren Überschreitung erreichen. Bis Ende 1977 werden etwa 96 Prozent der bundesdeutschen Personenwagen – derzeit knapp 60 Prozent – mit den Lebensrettern bestückt sein. Der Rest von vier Prozent – kaum benutzte Oldtimer und nicht ausrüstbare Wagen – bleiben auf die Bilanz ohne nennenswerten Einfluß.

Gurtzwang in Europa

Land	Anschnallpflicht seit:
CSSR	1973
Frankreich	1. 7. 1973
Bulgarien	1. 1. 1974
Schweden	1. 1. 1975
Spanien	1. 4. 1975
UdSSR	1. 4. 1975
Belgien	1. 6. 1975
Niederlande	1. 6. 1975
Luxemburg	1. 6. 1975
Finnland	1. 6. 1975
Norwegen	1. 9. 1975
Bundesrepublik	ab 1. 1. 1976
Dänemark	ab 1. 1. 1976
Schweiz	ab 1. 1. 1976
Ungarn	ab 1. 1. 1976

Ähnliche günstige Erfolgszahlen sind im Lauf der kommenden Jahre aus vielen Ländern mit Anschnallpflicht (siehe Tabelle) zu erwarten. Frankreich beispielsweise, das 1973 unverständlicherweise den Gurtzwang nur für Außerortsstraßen einführte und erst jetzt auch innerorts vorschrieb (zwei Drittel aller schweren Unfälle ereignen sich im Stadtverkehr), meldet für das Jahr 1975 voraussichtlich rund 1200 Verkehrstote weniger – dank Sicherheitsgurt. *U. B.*

Geheimentwicklung

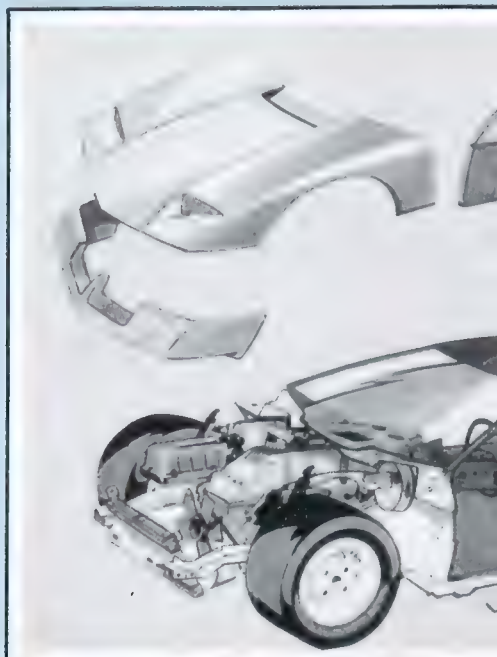
Neu zur IAA: GT2-Studie als Kombi-Coupé.

Die Direktion durfte nichts davon wissen, denn für solche Spielereien ist kein Geld da. Doch schließlich wurde erlaubt, was gefiel: Das Advanced Studio, Vorausentwicklungs-Küche im Opel-Styling, hat wie beim ersten GT (1968 bis 1973) für die IAA 1975 eine Studie entwickelt, die mehr ist als wohlgeformtes Show-Blech – die Designer hoffen auf Serienbau des GT2.

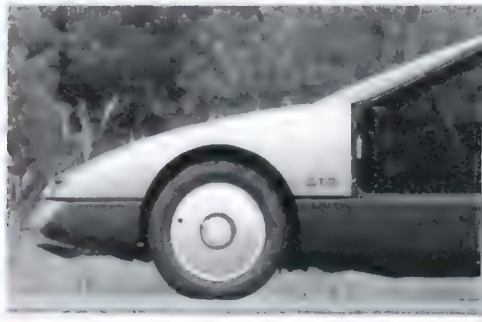
Kaum hatte der neue Design-Chef Henry C. Haga 1974 seinen Stuhl angewärmt, da drängte es ihn zu einem GT der Zukunft: als Basis das Fahrwerk des neuen Manta-Ascona, den Motor um 38 Zentimeter zurückgesetzt, allein dadurch ein neues Karosserieprofil mit kurzer Front.

Das Konzept: Im Gegensatz zum ersten GT, der für zwei Personen und ein Lunchpaket reichte, ist der GT2 ein 2/2-Sitzer. Beide Rücksitzlehnen sind zur Vergrößerung des offenen Gepäckraums umzuklappen. Die rahmenlose Klapp-Heckscheibe gibt dem GT2 Kombi-Coupé-Charakter.

Schwarzer Kunststoffschaum rundum schützt die untere Karosseriepartie gegen Tiefschläge. Die Front ist im Stil des neuen Manta mit zwei Kühlluft-Schlitzen gehalten, die Klapp-Scheinwerfer werden elektrisch versenkt.

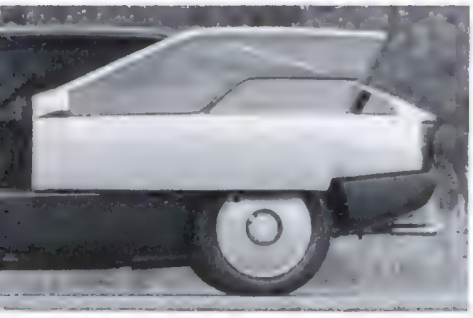


Zum Schieben und Schalen: Die GT2-Studie die Karosserie soll aus einer geringen Zahl



Komfort im Konzept: Klimaanlage und computergesteuerter Tempostat.

sieht Schiebetüren „System Großbach" vor, von Kunststoffelementen bestehen.



Fotos: Thoma

Die Radblenden, aerodynamisch glatt, lösen sich auf Hebeldruck, die Außenklinken der Türen liegen in den integrierten Kapseln der von innen einstellbaren Außenspiegel. Schiebetüren, System Großbach, eine der Neuheiten des Genfer Salons 1974, gleiten ohne Kraftaufwand nach hinten. Der Turiner Blechschneider Michelotti, der am Design nicht beteiligt ist, hat die GT2-Karosserie gebaut.

Trotz hoher Schwellen ist der Einstieg nicht mühevoll, der weit in den Innenraum gerückte Motor läßt ausreichend Fußraum. Da der Motor von außen kaum zugänglich ist, ist die Wartung vom Innenraum her vorgesehen.

Front- und Heckscheibe sind drahtlos elektrisch beheizt. Eine Klimaanlage gehört zum Konzept. An den Seitenfenstern sind nur kleine Ausschnitte elektrisch zu öffnen.

Auf Digital-Instrumenten (Prototyp VDO) erscheinen km/h und U/min sowie die Nebenanzeigen aus dem Computer, der im Heck neben dem 50-Liter-Tank und dem Aufblas-Reserverad Platz findet. Er läßt auch die Wahl gleichbleibender Geschwindigkeit für Autobahnfahrten zu. Das Blaupunkt-Radio Berlin wird über ein Schaltkästchen auf einem biegsamen Kabel bedient. *Paul Simsa*

Versteckspiel: Klappscheinwerfer, Türklinken hinter integrierten Spiegeln.

Rücksicht

50 Jahre Ford Deutschland.

Ein Deutscher, der, angenommen, einen Gebrauchtwagen von vier bis fünf Personen Fassungsraum nötig hat, ohne aber mehr als drei- bis viertausend Mark aufwenden zu können, wird sich ohne weiteres einen Ford-Wagen auch bei nationaler Gesinnung kaufen können, solange es nicht ein deutsches Fabrikat in gleicher Preislage gibt", schrieb Hitler 1924.

Die nationale Gesinnung wurde nicht allzusehr strapaziert. Denn zum Schutze der deutschen Wirtschaft gab es in den zwanziger Jahren strenge Import-Beschränkungen. Doch Detroits Automobilkönig Henry Ford I. hatte die Patentlösung: Eine eigene Fabriknieder-lassung in Deutschland mußte her. Den Anstoß dazu, so erzählt die Sage, soll vom legendären „Seeteufel" Graf Luckner ausgegangen sein: Der Seebär habe dem Autokönig geraten, die Wagen in Deutschland zu bauen.

Wie auch immer: Am 18. August 1925, vor 50 Jahren, wurde in Berlin die Ford Motor Company Aktiengesellschaft ins Handelsregister eingetragen. Bereits im Frühjahr darauf rollte das erste, in Deutschland zusammengeschraubte Ford T-Modell aus einer gemieteten Lagerhalle am Berliner Westhafen.

Ab 1931 wurde in Köln produziert: Oberbürgermeister Dr. Konrad Adenauer war im Kampf der Städte um den Fabrik-Standort Sieger geblieben.

Trotz der Modellnamen aus deutschen Landen — Ford „Rheinland" (3236 ccm, 50 PS), „Eifel" (1157 ccm, 34 PS), „Taunus" (1172 ccm, 34 PS) und „Köln" (921 ccm, 21 PS) — ging der Verkauf in den ersten Jahren des tausendjährigen Reiches recht schleppend. Ford galt noch immer als Auslandsfabrikat — den Besitzern eines Ford war es nicht erlaubt, auf einem Kasernenhof oder auf behördlichen Boden zu fahren.

1938 aber stand Ford bereits in der Lkw-Produktion an zweiter, in der Pkw-Fertigung und im Export an dritter Stelle in Deutschland.

Bereits am 8. Mai 1945 — einen Tag vor der Kapitulation — wurde bei Ford

wieder produziert. In den beim Einmarsch der Amerikaner durch deutsches Artilleriefeuer fast völlig zerstörten Hallen wurden bis zum Jahresende immerhin 2443 Lkw von Hand gedengelt. Die Werksleitung unterhielt in jenen Tagen eine eigene schlagkräftige Holzfäller-Truppe in der Eifel, um die vom Krieg zerstörten Wälder zu Brennholz zu verarbeiten. Da Benzin streng rationiert war, verschwand das Kleingehackte tonnenweise in den Brennern von Holzgas-Lkws.

Die Pläne der Alliierten sahen zunächst eine Zweiteilung der gesamten deutschen Automobil-Industrie vor: Ford sollte alle Lastwagen und das Volkswagenwerk sämtliche Personenwagen bauen. 1948 schließlich wurde das VW-Werk Henry Ford II angeboten. Es kam zu Verhandlungen mit Militärs und VW-Chef Nordhoff in Köln. Aber Henry Ford winkte ab, er wollte lieber sein eigenes Werk wieder aufbauen.

Der erste Ford-Pkw nach dem Krieg, der „Buckel"-Taunus in Vorkriegsart, rollte im November 1948 vom Fließband. Erst 1952 kam dann mit dem „Taunus 12 M" das erste völlig neue Modell auf den Markt: 12 stand für den Hubraum von 1,2 Litern und das M für „Meisterstück".

Doch das eigentliche Meisterstück lieferten die Kölner acht Jahre später mit dem 17 M, der „Badewanne". Die rundliche Karosse erwies sich als sensationell windschnittig. Während der Porsche als Inbegriff der Aerodynamik einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,396 besaß, war die Ford-Limousine mit 0,40 kaum schlechter.

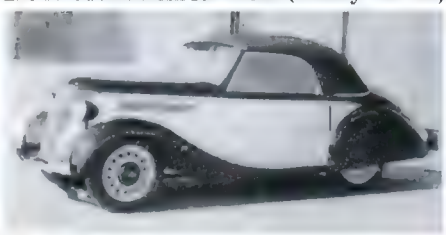
Mit der „Linie der Vernunft" erreichte Ford 1965 einen Marktanteil von 18,5 Prozent. Ab 1968 folgten sieben magere Jahre: Die neuen 17/20 Modelle lösten mit „zu amerikanisch" empfundenem Styling wenig Begeisterung aus, der Escort aus England konnte die Kadetten aus Rüsselsheim nie gefährden, der Taunus krankte an anfänglichen Verarbeitungsmängeln. Uneingeschränkter Erfolg war lediglich dem Capri (1969) beschieden, der ursprünglich „Colt" hätte heißen sollen. Aber auch der Mini-Mustang konnte nicht verhindern, daß der Marktanteil auf zehn Prozent sank.

Das Jubiläumsjahr sieht die Kölner in der Offensive, verlorenes Terrain zurückzugewinnen. *R. N.*

1925: Tin Lizzy aus Berlin.

1928: Montage (A-Modell) in Berlin.

1930: Grundstein für Köln (Henry Ford I.)



1937: Ford Eifel.

1948: erster Nachkriegs-Taunus.

1960: Meisterstück 17/20 M „Badewanne".

Kuhfänger

US-Sicherheitsstoßstangen von

Alle seit September 1973 in den USA verkauften Autos müssen mit Stoßfängern ausgerüstet sein, die Unversehrtheit eines Wagens garantieren, solange er nicht schneller als mit acht km/h gegen eine Mauer oder zwölf bis 15 km/h gegen ein anderes Auto fährt. Der US-Gesetzgeber sah darin ein Mittel, Geld für Unfallreparaturen sparen zu helfen. Das Automagazin „Road and Track" hingegen urteilt über die „Cow-Catchers" (Kuh-Fänger, wie sie dereinst Wildwest-Lokomotiven Vorfahrt gegenüber unachtsamem Weidevieh verschafften) so: Sie machten Autos häßlicher, länger, schwerer und teurer – ihr Nutzen aber sei höchst fragwürdig.

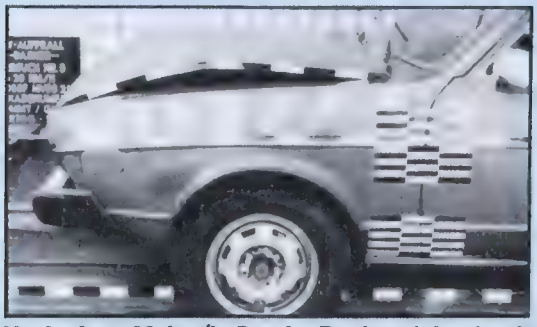
Amerikas Versicherer machten den Kuhfängern eine vorschnelle Morgengabe: Bis zu 20 Prozent Kaskorabatt gewährten sie für Wagen mit den acht-km/h-Absorbern.

Als vorsorgebedachte Autofahrer sich auch in Deutschland für die US-Stoßstangen und natürlich einen damit verbundenen Kasko-Prämienrabatt zu interessieren begannen, machten sich im Allianz-Zentrum für Technik (AZT), dem einzigen Institut der deutschen Versicherungswirtschaft für derartige Grundlagenforschung, AZT-Chef Professor Dr. Max Danner und Projektleiter Dieter Anselm an die Arbeit: In zwei Jahren, mit über 20 Versuchen an drei Autos (Saab, VW Passat und dessen US-Version Dasher), untersuchten sie mit einem Aufwand von 80 000 bis 100 000 Mark, ob die häßlichen Gebilde nur Mehrkosten (300 bis 500 Mark pro Auto) oder auch Gewinn bringen.

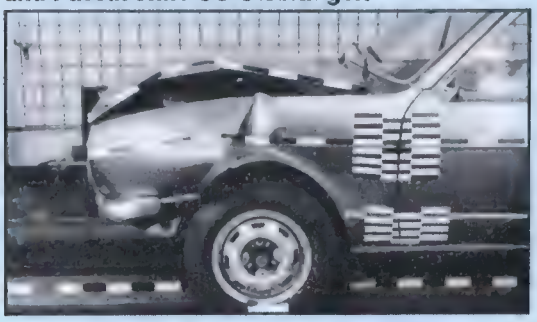
Die VW-Zwillinge Passat und Dasher, die bis auf den Rammschutz weitgehend identisch sind, wurden mit Geschwindigkeiten von acht, 16, 20, 24 und 32 km/h gegen einen Betonklotz gefahren – das entspricht 12,8 – 25,6 – 32 – 38,4 – 51,2 km/h Kollisionsgeschwindigkeit Auto gegen Auto, wenn durchschnittliche Massen- und Verformungsunterschiede zugrunde gelegt werden. Damit sind über 90 Prozent aller Unfälle auf deutschen Straßen abgedeckt, die sich bis zu 60 km/h abspielen.

und ihr Nutzen

deutschen Versicherern nicht mit Prämienrabatt belohnt.



Nach dem 20 km/h-Crash: Dasher (oben) mit und Passat ohne US-Stoßfänger.



Nach jedem Crash wurden die Autos repariert und die Kosten verglichen, die Dasher und Passat verursachten. Beim acht-km/h-Crash war der Ami-VW naturgemäß am klarsten im Vorteil: Während am Passat Reparaturkosten von rund 780 Mark entstanden, blieb der Dasher unversehrt. Beim 16 km/h-Versuch holte der Dasher bereits auf (die Passat-Reparatur war knapp 500 Mark teurer), bei allen höheren Geschwindigkeiten kostete die Wiederherstellung des Dasher deutlich mehr als die des Passat.

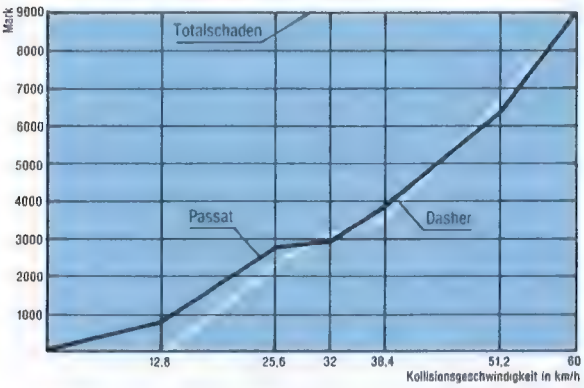
Als statistischer Durchschnitt ergab sich ein Vorteil des Autos mit US-Rammschutz von 160 Mark pro Reparatur oder rund 4,5 Prozent der Kosten – das deckt sich mit den Erfahrungen der US-Versicherer, die den Prämienrabatt für Autos mit dem acht-km/h-Stoßfänger auf vier Prozent zusammenschmolzen. Zum Prämienrabatt für deutsche Autofahrer aber wird dies nach Ansicht Professor Danners nicht reichen – wohl aber in Einzelfällen dazu, das nach US-Art bewehrte Auto eine Kaskoklasse besser zu stellen als das gleiche Modell mit herkömmlichem Stoßfänger.

Für den Verbraucher bedeutet der Mehraufwand von 300 bis 500 Mark für die US-Ausrüstung Vorteile,

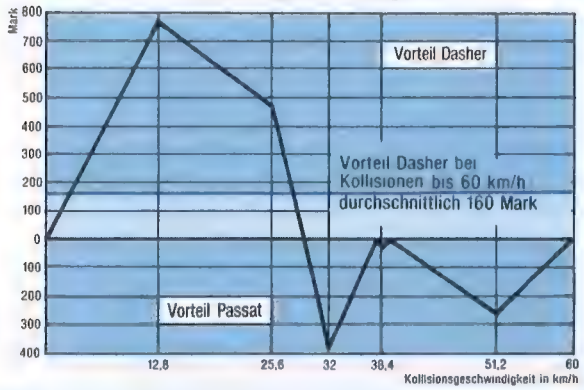
- wenn er bei ein oder mehreren Unfällen mit weniger als 12–15 km/h kollidiert und sich Kosten erspart,
- wenn er bei zwei oder mehr selbst verschuldeten Kollisionen mit unter 30 km/h geringeren Schaden hat, als mit Standard-Stoßfänger,
- wenn die breitere US-Stoßstange davor bewahrt, unterschiedlich hoch angebrachte Stoßstangen eines Kontrahenten zu unter- oder überfahren.

Liegt die Crash-Geschwindigkeit oberhalb der 30 km/h-Grenze (was nach der Statistik bei über 40 Prozent aller Unfälle der Fall ist), erfolgt ein Rammstoß in die Flanke oder auch mehr als 30 Grad von der Seite, dann verursacht die als Kostensenker erdachte US-Stoßstange zuzüglich zum hohen Anschaffungspreis teilweise auch noch teurere Reparaturen. *hl.*

Was die Reparatur der Crash-Autos kostet . . .



. . . und welchen Kostenvorteil der US-Stoßfänger bringt.



KAMEI

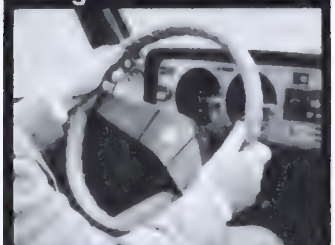
Das Programm zur IAA'75

Bugspoiler mit ABE

Schmutzabweiser vorn+h.

Golf decor-set

Ablagen im Auto



Lenkradhülle Avus super und vieles mehr

Informieren Sie sich Halle 8 OG. Stand 8105

KAMEI

318 Wolfsburg Postf. 120

Besuchen Sie uns auf der IAA '75
Halle 8, Stand 8105

Überstunden im Autobau

Marktbericht Juli 1975: vier Monate Lieferfrist bei Mercedes-Benz.

Abfindungsaktionen für freiwillig ausscheidende Arbeitnehmer oder Kurzarbeit sind in der Automobilindustrie kein Thema mehr – die spürbar gestiegene Nachfrage nach neuen Autos hat vielmehr dazu geführt, daß einige Werke Sonderschichten fahren, um die Lieferfristen abzubauen. Auf einige BMW-Modelle (Dreier- und Fünfer-Reihe sowie 1502) muß der Kunde zwei bis drei Monate warten, bei Mercedes beträgt die Lieferfrist vier Monate, und die Sportwagenmanufaktur Porsche ist für die nächsten zwei bis drei Monate ausverkauft.

Aufwärts geht es auch wieder beim 1974 in die Verlustzone geratenen Wolfsburger Auto-Riesen. Das Volkswagenwerk hat für etwa 13 000 Arbeitnehmer in den Fertigungsstätten Wolfsburg und Emden vier Sonderschichten beantragt. Mit einer reduzierten Mannschaft – die Belegschaft wurde von 105 000 auf 94 000 abgebaut – ist VW damit auf dem besten Weg, aus den roten Zahlen zu klettern. Ein beträchtlicher Teil der Ende August/Anfang September in Sonderproduktion erstellten Käfer und Golf geht nach Amerika, denn die US-Exporte sind für VW nach dem gestiegenen Dollarkurs wieder lukrativer geworden.

Anlaß zu Optimismus hat das Juli-Ergebnis gegeben: Die Neuwagenverkäufe auf dem deutschen Markt lagen 14,2 Prozent über denen vom Juli 1974 und sie lagen auch höher als im Juli der Vorkrisen-Jahre 1973 (166 218) und 1972 (170 944). Mit beträchtlichen Zugewinnen gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres ragten diesmal besonders Audi NSU, BMW und Ford heraus, während Opel fast zwölf Prozent weniger absetzen konnte.

HERSTELLER	Juli 1975	Juli 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**3 484**	**2 454**	**+ 42,0**
Audi NSU	**14 843**	**10 338**	**+ 43,6**
Audi 50	6 553	—	—
Audi 80	4 082	7 006	– 41,7
Audi 100	4 064	3 218	+ 26,3
Sonstige	21	19	—
NSU	123	95	+ 29 5
Autobianchi	**474**	**471**	**+ 0,6**
BMW	**13 919**	**7 041**	**+ 97,7**
1502	5 422	—	—
1602	189	1 435	—
1802	241	1 071	—
2002	159	1 032	—
316/318/320	1 522	—	—
518/520	3 161	1 562	+102,4
525	1 221	1 002	+ 21,9
528	721	—	—
2500	461	361	+ 27,7
2800	1	52	—
3.0/3.3 L	778	450	+ 72,9
Sonstige	43	76	—
Chrysler/Simca	**4 590**	**4 431**	**+ 3,6**
Citroen	**4 878**	**4 038**	**+ 20,8**
2 CV	1 473	2 128	– 30,8
Dyane	172	375	– 54,1
Ami	29	140	– 79,3
GS	2 080	913	+127,8
ID/DS 19-23	70	406	—
CX	870	—	—
Sonstige	184	76	—
DAF	**877**	**1 065**	**– 17,7**
Datsun	**1 479**	**1 131**	**+ 30,8**
Fiat	**9 300**	**8 954**	**+ 3,9**
Fiat/Italien	8 359	7 589	+ 10,1
SEAT/Spanien	840	1 327	– 36,7
Zastava/Jugosl.	101	38	+165,8
Fiat 500	57	159	—
126	1 164	1 565	– 25,6
127	1 778	2 375	– 25,1
128	1 595	2 125	– 24,9
131	2 759	—	—
132	1 051	1 674	– 37,2
133	610	—	—
Sonstige	286	1 056	—
Polski-Fiat	**130**	**66**	**+ 97,0**
Ford	**24 302**	**15 750**	**+ 54,3**
Escort	7 377	2 972	+148,2
Capri	1 958	2 751	– 28,8
Taunus	7 356	5 600	+ 31,4
Consul	615	2 775	—
Granada	6 244	1 706	—
Sonstige	752	576	—
Honda	**221**	**133**	**+ 66,2**
Lada	**897**	**—**	**—**
Leyland/Innocenti	**1 388**	**1382**	**+ 0,4**
Mazda	**512**	**177**	**+189,3**
Mercedes-Benz	**17 045**	**16 239**	**+ 5,0**
200, 230/4	4 930	4 400	+ 12,0
200D, 220D, 240D	7 565	6 706	+ 12,8
230/6, 250, 280, 280 E	1 636	2 163	– 24,4
280 S, SE, 350 SE, 450 SE	2 182	2 546	– 14,3
280 SL, 350 SL, 450 SL	287	124	+131,5
Sonstige	445	300	—
Opel	**25 855**	**29 328**	**– 11,8**
Kadett	11 023	11 181	– 1,4
Rekord	7 204	8 618	– 16,4
Manta	903	1 340	– 32,6
Ascona	5 783	7 454	– 22,4
Commodore	652	470	+ 38,7
Diplomat, Admiral	157	185	– 15,1
Sonstige	133	80	—
Peugeot	**3 425**	**3 932**	**– 12,9**
Porsche	**92**	**159**	**– 42,1**
Renault	**10 129**	**11 416**	**– 11,3**
R 4	3 140	3 775	– 16,8
R 5	2 398	2 848	– 15,8
R 6	892	1 269	– 29,7
R 12	1 213	1 383	– 12,3
R 15	275	317	– 13,2
R 16	1 973	1 385	+ 42,5
R 17	141	179	– 21,2
Sonstige	97	260	—
Skoda	**341**	**272**	**+ 25,4**
Toyota	**1 067**	**597**	**+ 78,7**
1000	231	—	—
Corolla	55	245	– 77,6
Carina/Celica	328	214	+ 53,3
Sonstige	453	138	—
Volkswagen	**34 271**	**32 855**	**+ 4,3**
Käfer	3 515	8 613	– 59,2
Polo	2 385	—	—
Golf	12 187	6 063	+101,0
Passat	11 461	12 245	– 6,4
Scirocco	2 277	2 301	– 1,0
VW-Porsche	40	118	– 66,1
Sonstige	2 406	3 515	—
Volvo	**1 310**	**837**	**+ 56,5**
242/244	877	628	+ 39,6
245	131	89	+ 47,2
264	255	90	+183,3
Sonstige	47	30	—
Sonst. Deutsche	**19**	**144**	**—**
Sonst. Ausländer	**744**	**574**	**—**
Gesamt:	**175 592**	**153 784**	**+ 14,2**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt.

Lohn der Angst

Das kassierten die Auto-Bosse im Krisenjahr 1974.

Kein Jahr für die Automobilindustrie war 1974: Die Autobosse kamen sich vor wie Verkäufer, die mitten im Hochsommer Wollmützen anbieten. Die Deutschen kauften 16 Prozent weniger als im heilen Vorjahr, die Produktion sackte in den Keller. Fast 50 000 Automobilarbeiter wurden entlassen, und die Davongekommenen mußten alle — außer bei Daimler-Benz — einkommensschmälernde Kurzarbeit hinnehmen.

Aber wie ging es in diesem Krisenjahr 1974 Deutschlands Autobossen? Verdienten sie weniger, weil in ihren Betrieben die Bänder so oft stillstanden?

Bisher galt es als landläufige Erkenntnis, daß Firmenchefs nicht nach abgesessenen Arbeitsstunden, sondern nach ihrem geschäftlichen Erfolg beurteilt und honoriert werden. Konsequent setzt sich denn auch bei vielen Gesellschaften das Jahreseinkommen eines Chefs aus einem kleineren Gehalt und einem größeren Betrag für den Geschäftserfolg, der Tantieme, zusammen. Ging es der Firma gut, verdienten auch die Bosse gut — ging es ihr schlecht, sah es auf ihrem Gehaltskonto mager aus.

Die gute Regel gilt nicht mehr — zumindest nicht im Krisenjahr 1974. Überall wurde weniger verdient, bei den meisten wurden überhaupt keine nennenswerte Gewinne gemacht, bei zweien — Volkswagenwerk und Ford — gingen die Verluste in die Hunderte von Millionen Mark. Hier hätten die erfolglosen Bosse eigentlich noch etwas zuzahlen müssen.

Meisterhaft durch das Jahr steuerte der Mercedes-Vorstand den Untertürkheimer Konzern. Der Jahresgewinn 1974 blieb auf 73er Niveau: rund 270 Millionen Mark. Zwar bekamen die Aktionäre vier Prozent weniger Dividende, aber das Chefeinkommen blieb auf — verdientem — Rekordstand: Jeder der elf Vorstandsmitglieder nahm 650 000 Mark mit nach Hause, Mercedeschef Zahn wurde unverändert mit einer Million Mark honoriert.

Mercedes-Chef Zahn: eine Million für 1974.

Audi-Chef Schmidt: nur die Hälfte.

Auf alter Höhe bleiben auch die Bezüge der BMW-Herren: für jeden 500 000 Mark. Die Münchner hatten im Krisenjahr besondere Fortune bewiesen.

Die beiden Amerikaner in Deutschland schnitten so schlecht ab, daß sie ihren Müttern in den USA nicht einen Pfennig Dividende überweisen konnten. Dennoch spürten die Vorstandsherren die Baisse nicht auf ihrem Bankkonto: Bei Opel und Ford kassierte man durchschnittlich 300 000 Mark. Das war auch das Einkommen der Spitzenkräfte von Audi (Dr. Schmidt war mit 500 000 Mark schlechtestbezahlter Autoboß), die noch das Beste aus der miesen Situation gemacht hatten.

Und der Größte machte auch den größten Mißerfolg: innerhalb eines Jahres sackte VW von einem Gewinn in Höhe von 330 Millionen Mark auf einen Verlust von 807 Millionen Mark. Aber hier hatten die acht Vorstandsmitglieder ein Einsehen: Sie regten selber die Kürzung ihrer Bezüge an. Aber die Reduktion durch den Aufsichtsrat fiel milde aus: Nur 40 000 Mark bekam jeder weniger, mit 460 000 Mark war dann auch jeder zufrieden.

Kenner werten die Tatsache, daß die Autobosse trotz teilweise glückloser Geschäfte nicht weniger kassierten, als Lohn der Angst. Die Herren hätten die Nerven behalten müssen, um das Krisenjahr 1974 durchzustehen und mit den neuen Modellen mutig ins Jahr 1975 zu starten. Die Erklärung gilt nur zur Hälfte.

Die andere Hälfte verriet ein Insider, der verstorbene Gutehoffnungshütte-Chef Hermann Reusch, der einer der höchstbezahlten deutschen Manager war. Seine Erfahrung: „Spitzenkräfte sind immer teuer."

Einkommens-Vergleich 1973 und 1974: Was die Auto-Bosse verdienen

Bilanzposition/Firma	Jahr	VW	Opel	BMW	Mercedes	Audi NSU	Ford
Jahresergebnis	1973	+ 330 Mill. DM	+ 352 Mill. DM	+ 93 Mill. DM	+ 277 Mill. DM	+ 23 Mill. DM	+ 252 Mill. DM
	1974	./. 807 Mill. DM	+ 6 Mill. DM	+ 42 Mill. DM	+ 269 Mill. DM	+ 3 Mill. DM	./. 176 Mill. DM
Dividende	1973	9%	299 Mill. DM	18%	18%	6,78 DM/Stck.	35 Mill. DM
	1974	0%	0 Mill. DM	14%	14%	1,96 DM/Stck.	0
Vorstandsbezüge	1973	4,6 Mill. DM	2,7 Mill. DM	3,16 Mill. DM	7 Mill. DM	1,97 Mill. DM	2,6 Mill. DM
	1974	3,7 Mill. DM	2,7 Mill. DM	3,07 Mill. DM	7,36 Mill. DM	1,83 Mill. DM	2,6 Mill. DM
Bezüge pro Kopf	1973	500 000 DM	300 000 DM	500 000 DM	630 000 DM	250 000 DM	300 000 DM
	1974	460 000 DM	300 000 DM	500 000 DM	650 000 DM	300 000 DM	300 000 DM
Bezüge des Firmenchefs	1974	Rudolf Leiding * 850 000 DM	John McCormack 600 000 DM	E. v. Kuenheim 800 000 DM	Joachim Zahn 1 Mill. DM	W. P. Schmidt 500 000 DM	Robert A. Lutz** 600 000 DM

* am Jahresende 1974 demissioniert ** seit August 1974 im Amt

Warum Uniroyal einen Regenreifen baut und keinen Schönwetterreifen.

Schönwetterreifen sind vom Regen besonders betroffen. Es kann ihnen leichter passieren, daß sie den Halt verlieren. Und weil es in Deutschland nicht nur hin und wieder regnet, sondern an 192 Tagen im Jahr, hat Uniroyal einen anderen Reifen gebaut. Speziell für diese Zeit: den Regenreifen.

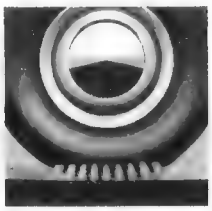
Warum Regen so gefährlich ist.

Bei Regen liegt ein Wasserfilm auf der Fahrbahn. Drückt der

Auf dem Versuchsgelände von Uniroyal: Aquaplaning-Test auf einer gefluteten Wasserdurchfahrt – wie auf Autobahnen, wenn es kritisch wird.

Reifen das Wasser nicht schnell genug weg, verliert er den Kontakt zum Boden. Er greift nicht mehr und schwimmt auf. Das ist das gefährliche Aquaplaning. Ihr Wagen gerät außer Kontrolle.

Ein Testreifen ohne Regenprofil. Der Reifen schwimmt auf. Aquaplaning.



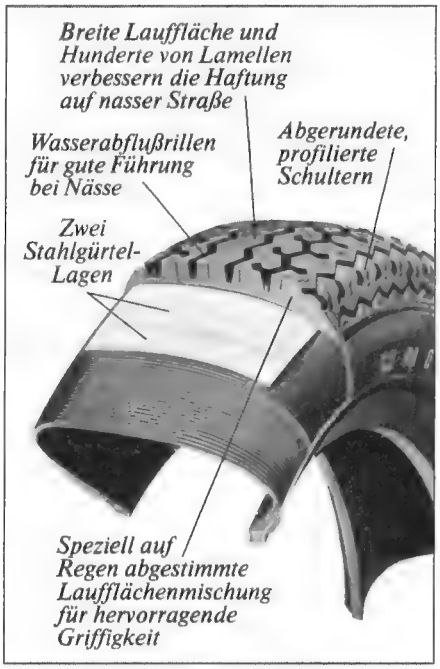
Der Regenreifen von Uniroyal. Das Wasser fließt aus dem Profil schnell ab. Der Kontakt zum Boden bleibt erhalten.

Vor Aquaplaning kann man sich vor allem schützen, indem man bei Regen vom Gas runtergeht. Aber auch, indem man einen speziellen Reifen aufzieht: den Regenreifen von Uniroyal.

Was der Regenreifen von Uniroyal mit dem Regen macht.

Kurz gesagt: er drückt ihn weg. Die breiten, tiefen Abflußrillen des Spezialprofils lassen das Wasser schnell ablaufen. Der Regenreifen tut das zuverlässig. Durch die zwei Stahlgürtel, die dem Profil Stabilität geben und es offenhalten.

Der Regenreifen ist für nasse Straßen entwickelt. Trotzdem sollten Sie dieses Sicherheits-Plus nicht voll ausnutzen. Damit Sie noch eine Reserve haben, wenn es wirklich einmal brenzlig wird.



UNIROYAL

Kein anderer heißt Regenreifen.

U2/75

Sichtbarer Komfort durch Technik

Automatic-Scheibenheber

- Kein lästiges Kurbeln mehr: Ein Knopfdruck genügt und jede gewünschte Fensterscheibe senkt oder hebt sich automatisch.
- Gönnen Sie sich diesen praktischen Zusatz, wenn Sie Ihren nächsten Wagen bestellen.

brose coburg

Musik im Nack

IAA-Neuheit: Stereo-Sound aus der Kopfstütze.

Für Freunde passiver Sicherheit und klangvoller Stereo-Musik gleichermaßen interessant ist eine von Recaro auf der IAA vorgestellte Neuerscheinung: die „Recarofonie" getaufte Kopfstütze mit zwei integrierten Lautsprechern.

Im Aufbau entspricht die breite Kopfstütze üblichem Standard und genügt allen Sicherheitsvorschriften. Sie besitzt einen verformungsfähigen Metallkern, der an

Recarofonie: Lautsprecher am Ohr.

Deutschlands größter Sportsitz-Hersteller – der in Kirchheim/Teck angesiedelte 250 Mann-Betrieb baut jährlich 50 000 Autositze und eine Million Kopfstützen – hat damit eine Idee verwirklicht, die laut Vertriebschef Fischer „schon fast 50 Jahre alt ist". Recaro lieferte außer der Idee die Konstruktion und übernimmt die Produktion, Radiofabrikant Blaupunkt zeichnet für Elektrik und Akustik verantwortlich.

Im Aufbau entspricht die breite Kopfstütze üblichem Standard und genügt allen Sicherheitsvorschriften. Sie besitzt einen verformungsfähigen Metallkern, der an den äußeren Partien der Vorderseite voluminös mit Schaumstoff umpolstert ist, da hier die beiden Vier-Ohm-Lautsprecher eingebettet sind.

Hinter diesen befindet sich jeweils ein kleiner Hohlkörper, der dafür sorgt, daß das System dem einer geschlossenen Box entspricht. Ein akustisches Filter bewirkt

en

zudem bessere Wiedergabe der hohen und mittleren Frequenzen. Das Anschlußkabel ist durch ein Befestigungsrohr geführt.

Im Fahrbetrieb erwies sich die Recarofonie als äußerst angenehme Einrichtung. Sie beeindruckte durch ausgezeichnete Klang-Wiedergabe und sorgte für tadellosen Stereoeffekt. Dabei muß der Kopf keineswegs an der Stütze anliegen. Bei normaler Kopfhaltung und Radio-Lautstärke können sich die Insassen in gewohnter Tonlage unterhalten, und auch Hupzeichen anderer Verkehrsteilnehmer werden deutlich wahrgenommen. Bei wichtigen Meldungen oder besonders beliebten Musikpassagen genügt es, den Kopf zurückzulegen, um in den Genuß verstärkter Tonfülle zu gelangen.

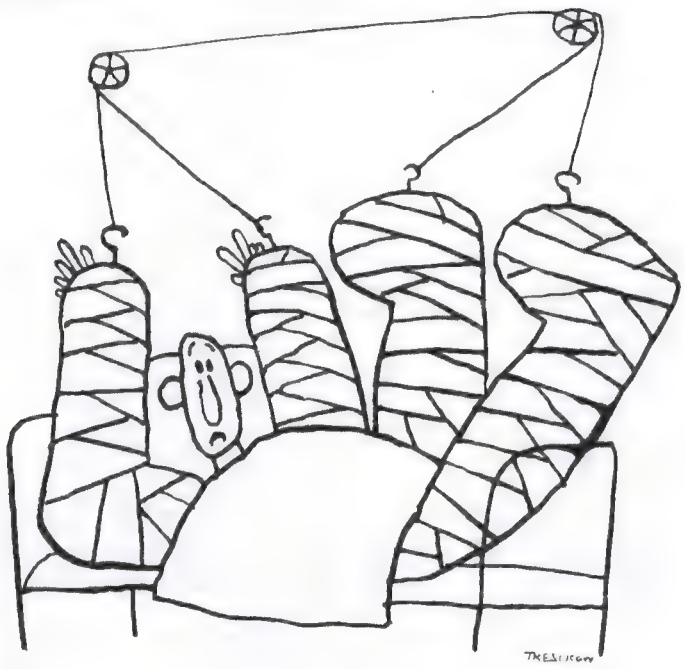
Sind zwei Recarofonie-Exemplare im Wagen eingebaut, empfiehlt sich die Montage eines Überblendreglers: Mit seiner Hilfe kann die Lautstärke wunschgemäß separat gesteuert werden, denn ein Lautstärkeregler ist an der Kopfstütze leider nicht vorhanden.

Die Recarofonie gibt es in drei Versionen: Passend für Recaro-Sitze und — einschließlich Halterungen — zum nachträglichen Einbau in Sitze ohne Kopfstützen-Verankerungen für jeweils rund 170 Mark. Für 111 Mark wird zudem ein Nachrüstsatz für Recaro- und Serien-Kopfstützen der gängigsten deutschen Modelle angeboten, der allerdings nur von sehr versierten Bastlern oder einem Sattler installiert werden kann. *WS*

Manche Leute denken erst dann über Stoßdämpfer* nach, wenn sie die nächsten paar Monate keine mehr brauchen.

Gahler

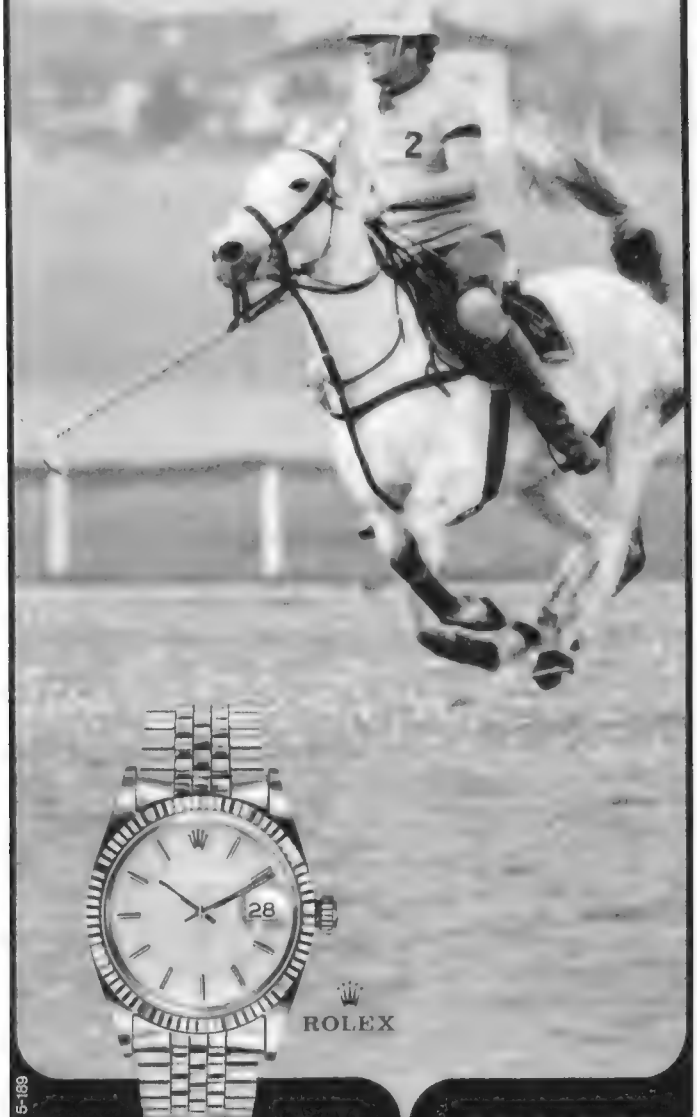
* Stoßdämpfer werden unmerklich schwächer.
Aber – Sie können etwas dagegen tun:
neue SACHS-Stoßdämpfer einbauen lassen.
Rechtzeitig.



Fichtel & Sachs AG,
Schweinfurt
Stoßdämpfer für über 1000 Fahrzeugtypen.

SACHS **Damit Sie auf der Straße bleiben.**

WEMPE weiß.
wie begeistert
Sie sein werden
von einer Rolex
Datejust



5-189

Rolex Datejust

An einer Rolex Datejust werden Sie ein Leben lang Ihre Freude haben. Ihr Rolex Oyster-Gehäuse wird aus einem einzigen massiven Metallblock gearbeitet. Sie ist durch nichts zu erschüttern. Ein amtlich geprüfter Chronometer. Garantiert wasserdicht bis 50 m Tiefe. Mit Selbstaufzug. In 18 kt. Gold, Edelstahl oder Stahl/Gold kombiniert. Auch als Damenuhr erhältlich. Unverbindliche Preisempfehlung ab DM 910,–, Lady-Date: ab DM 820,–.

WEMPE
Zeitmesser Juwelier

Hamburg 36, Jungfernstieg 8
Hamburg 1, Spitalerstraße 28
und weitere 4 Filialen.
Bremen, Sögestraße 47–51
Hannover, Georgstraße 27
Frankfurt, Steinweg 5
Stuttgart, Königstraße 41
Köln, Hohe Straße 66
München, Kaufingerstraße 28

Test Lamborghini Countach

Heft 15, Seite 28 und Briefe.

Test Lamborghini Countach, ja oder nein? Nun, ich finde es richtig, daß Sie Testberichte von solchen hochkarätigen Autos veröffentlichen. Ein Automagazin, das umfassend aus der Welt des Automobils berichtet, darf auch an einem derartigen Gefährt nicht vorbeigehen.

Leser Eberle hält Tests und Fahrberichte über dieses Auto für schlichten Humbug, da ein normaler Autofahrer (wer ist ein nicht normaler Autofahrer?) von diesen Fahrzeugen doch nur träumen kann. Wenn ich auch zu der Mehrzahl der Leser gehöre, die ein solches Auto zu kaufen und zu unterhalten wahrscheinlich niemals in der Lage sein werden, so sage ich Ihnen doch, machen Sie weiter so.

Ein solcher Testbericht ab und an in einem Heft ist doch das Salz in der Suppe für jeden technisch interessierten, echten Autofreund.

Gerhard Reis, Trier

Als Auswuchs einer panischen Angst vor allem Neuen darf man wohl Herrn Schwenks Brief ansehen. Oder nennt er es vielleicht

Aggression in Blech: Lamborghini Countach.

Kunst, eine Karosserie wie die andere zu gestalten?

Wer könnte vor einer solchen Meisterleistung, hervorgebracht durch einen ausgeprägten Sinn fürs Schöne und Außergewöhnliche, ratlos staunen? Ratlos doch wohl nur vor Begeisterung. Was sagt Herr Schwenk – als offenkundiger Kadett-Styling-Anhänger – wohl erst zu den Entwürfen des

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zubehör)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera
Bugatti

Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Karl Ludvigsen, New York; Marc Madow, Los Angeles; Gordon Wilkins, London; Jean

auto motor und sport-Wettbewerbs?

Burkhard Tewes, Bremen

Ich finde es gut, daß der normale und interessierte Autofahrer durch Ihr Magazin auch über Fahrzeuge informiert wird, die er sich nicht leisten kann. Es ist interessant, wie man im Laufe der Zeit immer mehr technische Details in Serienautos vorfindet, die vor Jahren noch solchen (unerreichbaren) Autos vorbehalten waren.
Sollte Herr Eberle an solchen Berichten Anstoß nehmen, so steht es ihm frei, diese Seiten unbeachtet zu lassen. Mir ist ein solcher Bericht lieber als die Veröffentlichung der 300 000. Verbesserung bei VW.

Ernst Krautwurst, Heilbronn

Weiter so mit Countach und (zwangsläufig) Ferrari Berlinetta Boxer — oder ist auto motor und sport bloß ein Verbraucherblatt?

P. Ziegenthaler, Rückersdorf

Testen Sie doch in Zukunft keinen Mercedes 450 oder Porsche turbo mehr. Auch den Jaguar XJ 12 oder die Corvette Stingray hätten Sie nicht ins Programm nehmen dürfen. Sie erdreisteten sich sogar, den Ferrari GTB 4 und den Lamborghini LP 400 zu testen. Statt dafür Platz zu verschwenden, hätten Sie lieber den alten Käfer nochmals oder den Kadett oder den Ford Escort testen sollen. Denn die kann sich ja fast jeder leisten. Alles andere ist doch uninteressant, oder?

Sigurd Feineis, Höchberg

Ihr Leser Schwenk leidet offensichtlich unter Geschmacksverirrung. Ihr Leser Warthmann ist leider Ihren rosarot gefärbten Porsche turbo-Beschleunigungswerten aufgesessen. Ich habe mit einem Ferrari BB einen Porsche turbo auf einer italienischen Autobahn schon im Bereich unter 180 km/h eindeutig abgehängt.
Ich denke mir, daß bei Ihnen die geographische Nähe zu Porsche eine entscheidende Rolle spielt, wenn dem Porsche turbo Phantasie-Werte angedichtet werden, oder es ist Porsche-Fanatismus oder nationalbewußte Einstellung. Trotzdem habe ich mich über Ihren Countach-Test gefreut;

Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart Leuschnerstraße 1 Tel.: 07 11/21 42—1 FS: 07/22 036

Redaktion: auto motor und sport 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. — Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto: Stuttgart 161 37. Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 28 — Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/ flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibuskatalog", „mot autojournal", „auto-Katalog", „sport auto". Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

ivw

Beilagenhinweis: Eine Teilauflage der vorliegenden Ausgabe enthält einen Prospekt der Firma Deutsche Veedol-GmbH, 2 Hamburg.

Bosch zum Thema „Kurven fahren":

Kurven 400 m früher sehen. Bosch Halogen Fernscheinwerfer.

Nachts, auf unbekannten Straßen, fahren Sie gefährlich:

Plötzlich taucht eine Kurve auf – zu spät gesehen, zu stark gebremst …,
tun Sie wirklich genug für Ihre Sicherheit? Bosch Halogen Fernscheinwerfer leuchten, je nach Typ, bis zu 600 m weit. Das sind bis zu 400 m weiter als Ihr normales Fernlicht. Sie sehen Kurven und Hindernisse früher und können rechtzeitig richtig reagieren.

Keine anderen Scheinwerfer haben mehr Reflektorbrillanz: bis zu einer Entfernung von 600 m ist das Licht hell genug, daß Sie dort noch Zeitung lesen können.

Bosch verwendet für diese Scheinwerfer optisches Präzisionsglas; Reflektor und Streuscheibe sind miteinander wasserdicht versiegelt.

LE 175 BMZ

BOSCH

er hat nämlich für einen größeren Bekanntheitsgrad dieses Autos gesorgt.

Herbert Beyer, Berlin

Vollgas! Vollgas!

Bundeswehrpanzer Leopard: die perfekte Fahrmaschine.
Heft 15, Seite 16.

Hiermit schicke ich Ihnen Ihren Panzertest ungelesen zurück. Tötungs- und Zerstörungsintentionen, die die Konzeption eines Panzers nun einmal bestimmen, gehören nicht in eine Automobilzeitschrift. Oder wollen Sie die bösen Absichten rechtfertigen, die den Kraftfahrern aus gewissen Kreisen passionierter Fußgänger und professioneller Verkehrsüberwacher ohnehin unterstellt werden?

Peter Drutjons, Buchholz

Ich als Panzerfahrer kann es nicht auf mir sitzenlassen, in puncto Intelligenzverlangen an letzter Stelle zu stehen. Ein Panzer läßt sich zwar auf der Straße leichter fahren als ein Sattelschlepper, aber im Gelände fängt es an, nervenraubend zu werden. Sowie ein Panzer durch Schlamm, Wasser und hügeliges Gelände zu steuern ist, muß ständig abgewogen werden, ob sich nicht ein bequemerer, material- und menschenschonenderer Weg finden läßt. Ein Panzer hat auch keine Schalensitze und Nackenstützen sowie kein gepolstertes Interieur, und die gesamte Besatzung ist stets von Stahl umgeben.

Horst Bauer, Koblenz

Nervenraubend: Bundeswehrpanzer Leopard.

Was soll das? Sind wir denn wieder so weit, daß man uns Kriegsmaterial auch hier schmackhaft machen will?

Ernst Krippner, Maximiliansau

Magazin, Nachrichten

Benzin-Blei-Gesetz: Verfassungsklage.
Heft 17, Seite 6.

Bravo, endlich hat jemand den Mut, gegen diese umweltneurotische Regierung vorzugehen. Was muß sich der deutsche Autofahrer eigentlich noch alles gefallen lassen? Benzin-Blei-Gesetz, Tempolimit und was weiß ich, was noch alles kommt. Deutschland hat es bald geschafft, der autofeindlichste Staat der Welt zu werden.

Hansjörg Baumeister, Mannheim

Schubarts Schießgewehr

Männer und ihre Autos: Maximilian Schubart und sein Carrera.
Heft 17, Seite 68.

Wenn sich jemand als Schnellfahrer auf die Brust klopft (440 km in 2 Stunden und 10 Minuten und „Es gibt

JACK DANIEL'S
wenn Sie sich ihn leisten können

Weich und mild, weil durch Tennessee-Ahornholz gefiltert — drop by drop — Tropfen für Tropfen

keinen, der das schafft") und im gleichen Atemzug zugeben muß, „3 Totalschäden und etwas über 20 mittlere Unfälle" gebaut zu haben, so finde ich das wenig rühmenswert. Selbst im Rennsport erhält ja nicht derjenige den Lorbeer, der einige Wahnsinns-Runden dreht und dann seinen Wagen um eine Leitplanke wickelt.
Persönlich habe ich schon ziemlich viel (und Gutes) aus der Feder von Fritz B. Busch gelesen und glaube auch richtig zu hören, wenn ich in diesem Artikel einen leisen Unterton von Ironie feststelle. In Kombination mit diesem Titel genügt das meines Erachtens jedoch nicht.

Hansjörg Bendel, Küsnacht (Schweiz)

Hat man noch Worte? Da hängt das Damokles-Schwert einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen über uns allen, und dann druckt die Fachpresse solch provozierende Artikel. Daß Herr Schubart den Ring in elf Minuten macht, ist Klasse, aber mir persönlich gleichgültig. Wenn er dort sein Auto rausschmeißt, ist es mir auch egal, daß er aber auch im öffentlichen Straßenverkehr wie die berühmte gesengte Sau zu fahren pflegt, berührt mich peinlich, da er mir nämlich in jeder Kurve begegnen kann, gerade seinen vierten Totalschaden produzierend. Wie Autor Busch nach drei Totalschäden und über zwanzig Unfällen zu dem Schluß kommen kann, daß Herr Schubart „sehr gut Auto fährt", ist mir schleierhaft.

Franz Küpferle, Wörth

Pop-Bemalung: Schubart-Porsche.

Nach der Lektüre dieses Berichtes bleibt nur zu hoffen, daß man Herrn Schubart den Jagdschein entziehen wird, bevor er bei seinen spätpubertär anmutenden Schießübungen womöglich noch Menschen zur Strecke bringt.

Marion und Helmut Klingler, Trebur

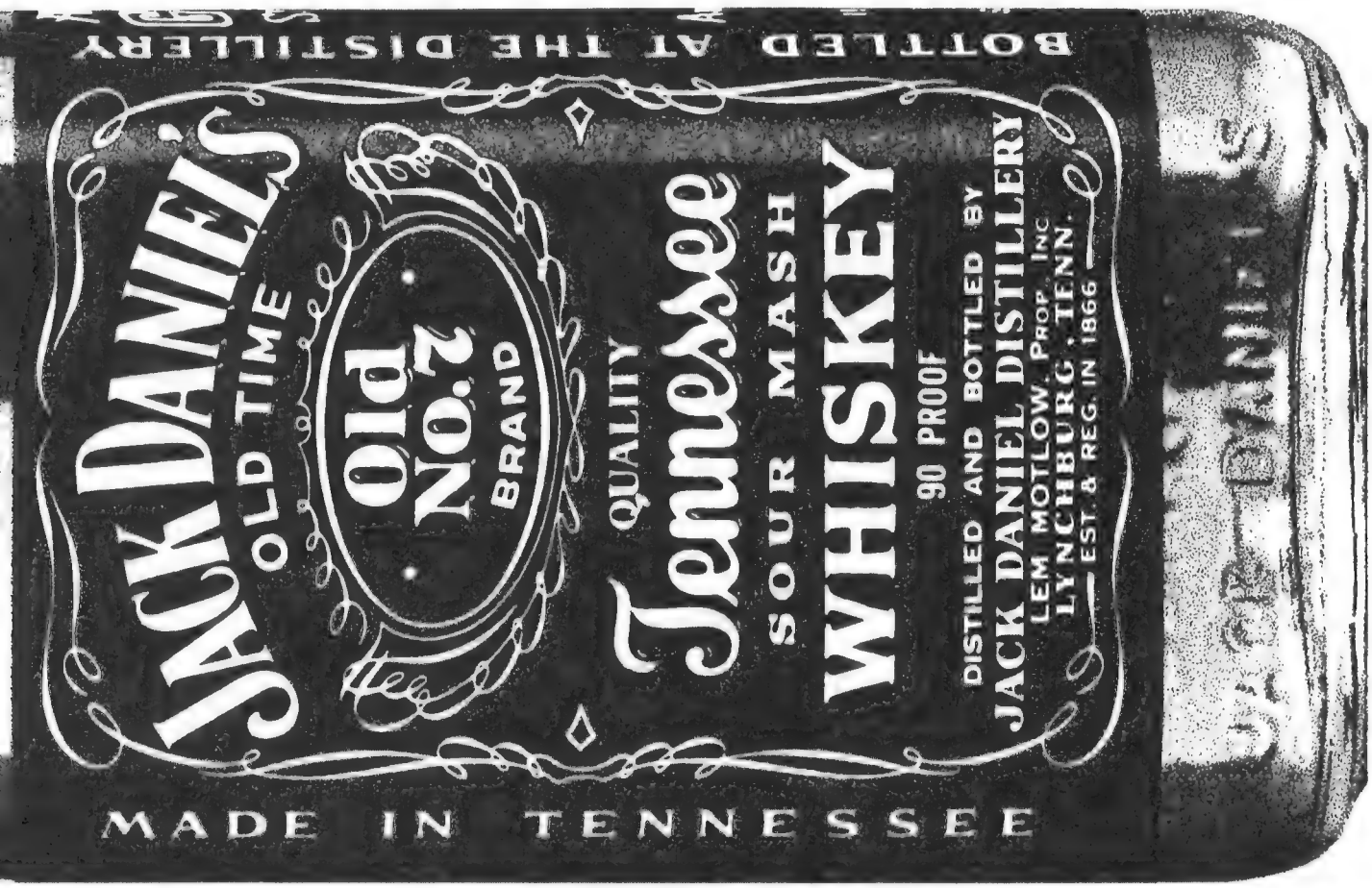
Ich frage mich, wie ein Mann Psychen analysiert, der wie ein Geisteskranker durch die Gegend fährt? Wahrscheinlich vermittelt er nur „Top-Manager" mit pechschwarzen Autos.

Rudolf Atzler, München

Solche Kerle machen Deutschland kolossal sympathisch.

Karl Mösch, Uitikon (Schweiz)

Der Maler Max Liebermann hat einmal gesagt: „Soviel kann ich gar nicht fressen, wie ich jetzt kotzen möchte". Dieser Ausspruch fällt einem bei der Lektüre ihres Interviewpartners ein. Man sollte es nicht für möglich halten, daß ein 56jähriger Akademiker zu solch einem eitlen dummen Geschwätz fähig ist. Das wäre aber noch



Vom 2. bis 10. Oktober 1975
Porte de Versailles-Paris

Equip'auto

Nun haben die Fachleute einen Grund mehr, den Pariser Autosalon zu besuchen!

Vom 2. bis 10. Oktober 1975 wird in Paris – Parc des Expositions Porte de Versailles die große internationale Fachausstellung für Kraftfahrzeug-Einzelteile u.-Zubehör durchgeführt: **Equip'auto**

Hier treffen sich Techniker und Einkäufer der Industrie für Kraftfahrzeug-Einzelteile u.-Zubehör.

Equip'auto profitiert vom Ansehen und der Anziehungskraft des 62. Pariser Auto-Salons, der zur gleichen Zeit auf dem gleichen Gelände stattfindet.

Auch Sie dürfen diesen Termin nicht verpassen, wo ausgestellt werden:

- **Elektrische und elektronische Ausrüstungen,**
- **Einzelteile für Motore, Fahrgestelle und Karosserien,**
- **Spezialwerkzeuge für Wagen und Garage,**
- **Erzeugnisse des Maschinenbaus, der chemischen und der Textilindustrie.**

SALON DE L'EQUIPEMENT AUTOMOBILE

Equip'auto ist täglich von 10 - 18 Uhr geöffnet!

Coupon:

Bitte senden Sie mir: ☐ Einladungen (Anzahl angeben)
☐ Auskünfte über die Fachvorträge

Name: .....

Firma: .....

Anschrift: .....

Dieser Coupon ist zu schicken an: **Equip'auto** 7, rue Copernic 75782 Paris Cedex 16 France.

Leserbriefe

nicht das schlimmste, da bekanntlich über Geschmack nicht gestritten werden kann, wenn auch der in Andenken an das Mütterlein gekaufte Rolls-Royce ziemlich starker Tobak ist. Übelkeit und Angst erfassen einen vor allem bei der Ankündigung dieses Graukopfes – der den Playboy so spielt, wie der kleine Moritz ihn sich vorstellt – er werde sich über eine Geschwindigkeitsbegrenzung, also über das Gesetz, nicht nur hinwegsetzen, sondern weiter so fahren wie bisher.

Die Spezies von Mädchen und „ganz jungen Dingern", die zu dem verheirateten Doktor in den Rolls steigen, der seine Potenz offenbar nach Rundenzeiten auf dem Nürburgring bemißt, kann man sich gut vorstellen.

Ganz allgemein sollte man ihm wirklich empfehlen, sich lieber selbst zu befriedigen, als weiterhin sein Unwesen auf Deutschlands Straßen zu treiben, so lange ihn die Gerichte nicht aus dem Verkehr gezogen haben.

Wolfgang Schneider, Dortmund

Ich bin der Meinung, Herr Schubart sollte sich besser ein Fahrrad kaufen, denn ein Auto kann er nicht bewegen, das beweisen die vielen Unfälle.

Hoffentlich wird H. S. eines Tages von einem Ferrari BB überholt. Ob er dann wohl einen Psychiater aufsuchen muß? Kann einen guten empfehlen, der keine 500 Mark Stundenlohn hat.

Alfred F. Pfau, Düsseldorf

Endlich mal ein ganzer Kerl, dieser „Schubart mit dem Schießgewehr". Vorschlag von mir: Wie weiland im Wilden Westen die Indianertöter ihre Abschüsse in ihre Büchsen ritzten, mag Herr Schubart seine „Abschüsse", sprich Totalschäden und mittelschweren Unfälle, an seinem Auto sichtbar markieren. Am Rockaufschlag vielleicht noch eine Ordensschnalle.

Nur weiter so, wir wissen dann wenigstens, wem wir in letzter Konsequenz die auf uns zukommende Geschwindigkeitsbegrenzung zu verdanken haben: Schubart mit dem Schießgewehr!

Wolfgang Buschmann, Dortmund

Soviel Unvernunft ist töricht, grenzt an Dummheit und ist doch nicht verzeihlich. Was ist auto motor und sport, was ist Fritz B. Busch da unterlaufen? Sind die Verantwortlichen alle in Urlaub?

Ein Fahrradtest auf diesen vergeudeten Seiten wäre erquicklicher gewesen, Porzellan wäre heil geblieben.

Dr. Bernd Hoffmann, Basel

Die pubertäre Kraftmeierei eines anscheinend nicht mehr so erfolgreichen Zeitmenschen hat in einer Zeitschrift wie auto motor und sport keinen Platz. Wird hier Werbung für Herrn S. gemacht, braucht dieser Gnom Ihre Bestätigung oder eventuell auch Herr Busch?

Dietrich Zschelle, Berlin

Einen Carrera für 80 000 Mark mit 260 km/h über die Autobahn zu jagen und drei Totalschäden zu haben, ist wirklich kein Thema für Sie. Haben Sie in Ihrem Gespräch mit Max auch mal seinen Kopf angefaßt? Er ist sicher so heiß wie der Carrera-Auspuff bei 260.

Dagfinn B. Sivertsen, Rotterdam

Da entpuppt sich ein bekannter Unternehmensberater als halbstarker Opa und brandgefährlicher Porsche-Raser. Und Fritz B. Busch, der anscheinend langsam alt wird, läßt sich auch noch den Bären von Frankfurt nach Reutte/Tirol in 2 Stunden, 10 Minuten (202,8 km/h Schnitt) aufbinden.

Jürgen H. Ade, Heilbronn

Motorcraft-Garantie: Unsere nachstellbaren Auto-Flex-Super Stoßdämpfer halten so lange wie Ihr Auto.* Sie können uns beim Wort nehmen.

Tests haben gezeigt: Selbst wenn alles an Ihrem Auto stimmt – die Reifen, die Bremsen, die Lenkung, die Beleuchtung – können schlechte Stoßdämpfer Sie in Gefahr bringen.

Mit „müden" Stoßdämpfern springen die Räder. Der Wagen wedelt und schlingert. Die Lenkung ist unkontrolliert. Die Bremsen werden unwirksam. Die Reifen verschleißen extrem schnell.

Gehen Sie deshalb zu einem Motorcraft-Händler oder Ford-Händler, bevor es zu spät ist. Jetzt gibt es nämlich einen hochstrapazierfähigen, nachstellbaren Stoßdämpfer: Motorcraft Auto-Flex-Super.

Nachstellbar? Ganz recht! Sie können die Dämpfung nachstellen lassen, wenn sie nachläßt. Dadurch arbeitet der Stoßdämpfer wieder wie neu. Motorcraft Auto-Flex-Super ist ausgestattet mit einer Langzeit-Garantie, d.h. eine Stoßdämpferausrüstung ringsherum genügt. Auto-Flex-Super hält so lange wie Ihr Auto. Garantiert. Das geben wir Ihnen schriftlich.*

Auto-Flex-Super Stoßdämpfer können Sie von Ihrem Motorcraft- oder Ford-Händler beziehen.

Qualitätsteile - für die meisten Automarken

* Diese Langzeit-Garantie gilt für alle nachstellbaren Motorcraft Auto-Flex-Super Stoßdämpfer und -Federbeineinsätze. Sie ist gültig für den Erstkäufer bis zum Verkauf des Wagens, in den sie erstmals eingebaut wurden. (Genaue Garantiebestimmungen liegen jedem Stoßdämpfer bei.)

Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Tune-up-Kits (Elektroinspektionssätze), Signalhörner, Keilriemen, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Radlager, Zündungsteile, Kühlsystemteile, Auto-Pflegemittel, Stoßdämpfer, Kühlkonzentrat-Extra.

Test

Lancia HF Stratos

Prototipo

Für die Straße gezähmter Wettbewerbswagen.

Von Gert Hack

Anfang der siebziger Jahre hatten es die Lancia-Werkspiloten nicht leicht, mit dem etwas schwach motorisierten Fulvia Coupé die internationale Rallye-Konkurrenz niederzuhalten. Lancias rühriger Sportmanager Cesare Fiorio schaute sich deshalb nach Ersatz um. So auch auf dem Turiner Salon 1970, wo Bertone einen etwas futuristisch anmutenden Karosserieentwurf präsentierte. Sein Name: Stratos.

Schon bei diesem ersten Entwurf hatte Bertone die flache, keilförmige Karosse um Lancia-Mechanik herumgebaut. Als Antriebsquelle sollte der V 4-Motor des Fulvia dienen. Bei Lancia erkannte man sofort, daß das leichte und extrem kurze Mittelmotor-Coupé ein geeignetes Sportinstrument wäre, mit wesentlichen Modifikationen freilich.

So erhielten die Lancia-Techniker die nicht ganz einfache Aufgabe, unter die bereits vorhandene Karosserie ein erfolgreiches Wettbewerbsauto zu konstruieren. Sie lösten sie überzeugend.

Als erstes wurde das zu kleine und zu schwache Fulvia-Triebwerk gegen einen Motor ausgetauscht, der bereits in anderen Fahrzeugen des Fiat-Konzerns Leistungsfähigkeit und Stehvermögen bewiesen hatte. Der 2,4 Liter Dino-Motor (Werksbezeichnung: Ferrari Fiat 236 L) schien vom Hubraum und Aufbau her das geeignete Aggregat zu sein, um den Stratos zu beflügeln.

Der kompakte V-Sechszylinder wurde platzsparend, ähnlich wie beim Ferrari Dino, quer hinter der Fahrerkabine installiert. Er gibt seine Leistung, im Serien-Stratos stattliche 190 PS, im Wettbewerbswagen mit Aufladung bis zu 375 PS, über ein direkt mit dem Motor verblocktes Fünfganggetriebe sowie über ein Ausgleichsgetriebe mit Differential-Sperre an die Räder ab.

Zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe und drei Weber-Doppel-Vergaser sorgen für freie Atmung, auch in höheren Drehzahlregionen. Mit 8000 U/min, wo beim Serien-Stratos der rote Bereich beginnt, ist das Drehvermögen dieses 2 ohc-Motors noch lange nicht ausgeschöpft, denn als Formel 2-Triebwerk ließen sich mit dem gleichen Ventiltrieb über 9000 U/min realisieren. So macht denn auch die Maschine im Stratos einen außerordentlich drehfreudigen Eindruck, und besonders in den unteren Gängen ist eine konzentrierte Beobachtung des Drehzahlmessers vonnöten. Diese wird dem Fahrer freilich nicht leicht gemacht, da der Tourenzähler außerhalb des Blickfeldes installiert ist und vom Lenkradkreuz teilweise verdeckt wird.

Der Charakter des Motors und auch das gut gestufte Fünfganggetriebe fordern dazu heraus, den oberen Drehzahlbereich bevorzugt in Anspruch zu nehmen. Dies soll jedoch nicht heißen, daß der Motor unten herum nichts zu bieten hätte. Schon bei 4000 U/min entwickelt er sein stattliches Drehmoment-Maximum von 23 mkg, und der Biß, der im Bereich von 5000 U/min einsetzt, ist beachtlich. Ausgesprochene Bummeldrehzahlen freilich liegen diesem Vollblüter nicht.

Das Öffnen der beiden großen Kunststoffhauben erfordert ein umständliches Zeremoniell und nach Möglichkeit zwei Personen. Vorne müssen mittels Münze zwei Sicherheitsverschlüsse bedient werden, hinten wird über einen Bowdenzug der Hauptverschluß betätigt; zwei zusätzliche Sicherungsklappen sorgen dafür, daß sich die Haube nicht ungewollt öffnen kann, was bei hoher Geschwindigkeit sicher kein Vergnügen wäre.

Was unter den voluminösen Hauben zum Vorschein kommt, erinnert den Betrachter an reinrassige Rennaufhängungen. Doppelte Querlenker und Zugstreben führen die Vorder- und Hinter-

Auf einen Blick

Speziell für den Wettbewerbseinsatz konzipierter Sportwagen der oberen Preis- und Leistungsklasse. Extrem kompakte, keilförmige Karosserie mit futuristischem Styling. Hoher Prestigewert. Für zwei Personen gerade ausreichendes Platzangebot. Sportwagenmäßige Fahreigenschaften. Recht guter Federungskomfort, hoher Innengeräuschpegel. Dreh- und leistungsfähiger Sechszylindermotor. Sehr gute Fahrleistungen, Höchstgeschwindigkeit 236,8 km/h. Verbrauch 16,9 L/100 km.

Zur Serienausstattung gehören

- Verbundglasfrontscheibe
- Innenbelüftete Bremsscheiben
- Bremskraftverstärker
- Fünfganggetriebe
- Sperrdifferential
- Leichtmetallräder
- Halogen-Klappscheinwerfer
- Lederlenkrad
- Drehzahlmesser
- Sportsitze

In der von Bertone gezeichneten Karosserie des Stratos sind Funktionalität des Wettbewerbswagens und Exclusivität des Exoten vereinigt.

Fotos: Saufert

räder. Alle wichtigen Einstellwerte der Radgeometrie wie Sturz, Spur und Nachlauf sind in bestimmten Grenzen variabel. Gelenkt wird mittels Zahnstange, und selbstverständlich ist auch die Höhe des Wagens korrigierbar, da sich die Schraubenfedern auf einstellbare Federteller der innenliegenden Stoßdämpfer abstützen. Auch die beiden Stabilisatoren sind, wie bei Formelwagen oder Prototypen üblich, in der Härte verstellbar.

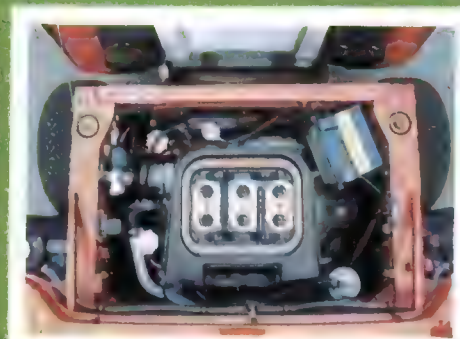
Mehr als alles andere unterstreicht die Karosserie den Prototypencharakter des Stratos. Eine solide Rohrrahmenstruktur umgibt die Fahrgastzelle, die

Obere Bildreihe:
Die extreme Keilform des Stratos läßt in der Fahrgastzelle nur wenig Platz für die Passagiere. Zwei Klappscheinwerfer verstrahlen helles Halogenlicht, eine Lichthupe und die dazu notwendigen Fernscheinwerfer fehlen allerdings. Relativ nutzlose Nebelleuchten nehmen diesen Platz in Anspruch. Front- und Heckteil der Karosse sind aufklappbar und enthüllen die komplette Mechanik.

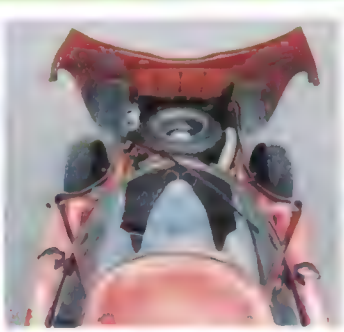
Untere Bildreihe:
Der quer hinter der Kabine eingebaute Sechszylinder-V-Motor sitzt nur knapp zwei Handbreit hinter dem Fahrer. Die Instrumentierung ist reichhaltig, allerdings liegt der Drehzahlmesser etwas ungünstig. Ein griffiges Vierspeichen-Lederlenkrad, gut geformte Sportsitze und 7½ Zoll breite Leichtmetallräder gehören zur Serienausstattung.

als einziges Fahrzeugsegment mit Stahlblech verkleidet ist. Direkt hinter dem Fahrgastraum trägt ein stabiler und verwindungssteifer Kastenrahmen Motor, Getriebe und Hinterradaufhängung. Links und rechts vor den Hinterrädern befinden sich die beiden je 43 Liter fassenden Tanks.

Das aus Kunststoff bestehende hintere Karosserieteil (Haube) deckt die gesamte Antriebseinheit samt Fahrwerk ab und enthält außerdem noch ein Kofferabteil, das mit 148 Litern Fassungsvermögen (nach auto motor und sport-Norm) größer ist, als man zunächst vermutet.



Dieser von Motor und Auspuff gut gewärmte Kofferraum ist allerdings drin-



gend notwendig, denn im äußerst knapp bemessenen Cockpit des Stratos mehr als einen Pullover unterzubringen, ist praktisch nicht möglich. Lediglich für die Schutzhelme der Rallyefahrer sind in den bauchigen Kunststofftüren links und rechts zwei Schalen angebracht, die natürlich auch für andere Gegenstände zweckentfremdet werden dürfen.

Damit ist das Kapitel Stauraum erschöpft. Denn das vordere Karosserieteil enthält lediglich die beiden ausklappbaren Halogenscheinwerfer, den voluminösen Kühler und die beiden elektrischen Ventilatoren. Der restliche Platz unter der Fronthaube wird von der Radaufhängung und den nicht gerade klein bemessenen Rädern (plus Reserverad) aufgezehrt. ▷

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-V-Motor (65°), Bohrung x Hub 92,5 x 60 mm, Hubraum 2418 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 190 PS bei 7000 U/min, spezifische Leistung 78,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 23 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (7000 U/min) 14,0 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3200 U/min) 6,4 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, je 2 obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Antrieb über Ketten, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, 2 thermostatisch gesteuerte Elektrolüfter, Kühlsysteminhalt 12 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Ölinhalt 6,5 Liter, 3 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 40 DCF, elektrische Benzinpumpe, 2 Tanks im Heck, Gesamtfassungsvermögen 86 Liter, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 830 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Selbstsperrdifferential, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,554 (13,59), II. 2,459 (9,40), III. 1,781 (6,81), IV. 1,320 (5,05), V. 0,986 (3,77), R. 3,3 (12,62), Achsantrieb 3,824.

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Zugstreben, Schraubenfedern, innenliegende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern, Federbeine, vorn und hinten einstellbare Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetall-Felgen 7½ K x 14, Gürtelreifen Pirelli CN 36 SM 205/70 VR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2180 mm, Spur 1430/1460, Außenmaße 3710 x 1750 x 1114 mm, Innenbreite 1200 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 820 mm, Sitztiefe 470 mm, Wendekreis links 11,0 m, rechts 11,0 m, 3¼ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 148 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1030 kg (davon Vorderachse 380 kg, Hinterachse 650 kg, Gewichtsverteilung 36,9 : 63,1), zulässiges Gesamtgewicht 1140 kg, Zuladung 110 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 5,4 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 6,3 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	236,8 km/h
(entsprechende Drehzahl 7550 U/min)	
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	1,9 s
0 bis 60 km/h	3,0 s
0 bis 80 km/h	4,5 s
0 bis 100 km/h	6,8 s
0 bis 120 km/h	9,1 s
0 bis 140 km/h	12,2 s
0 bis 160 km/h	16,0 s
0 bis 180 km/h	21,4 s
1 km mit stehendem Start	26,7 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 67 km/h
II. Gang	15 bis 97 km/h
III. Gang	22 bis 133 km/h
IV. Gang	32 bis 180 km/h
V. Gang	48 bis 241 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	68 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	84 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	88 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	92 Phon (dBA)

VERBRAUCH

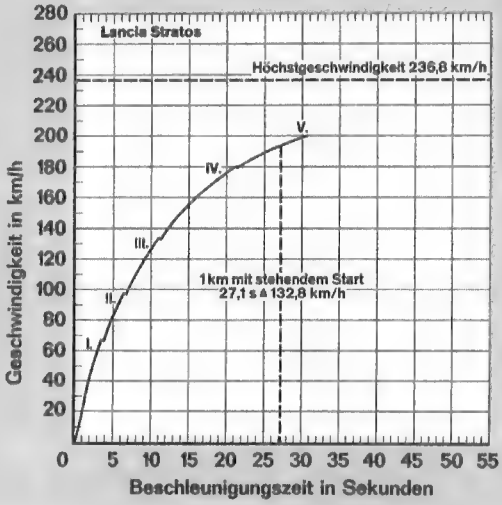
Superbenzin

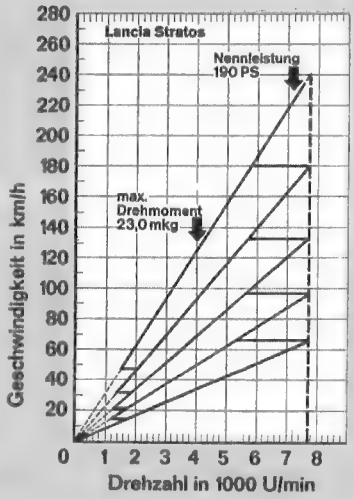
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	12,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 165 km/h	16,9 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	14,9 L/100 km
Kurzstrecke	14,5—18,5 L/100 km
Testverbrauch	14,8 L/100 km

RICHTPREIS

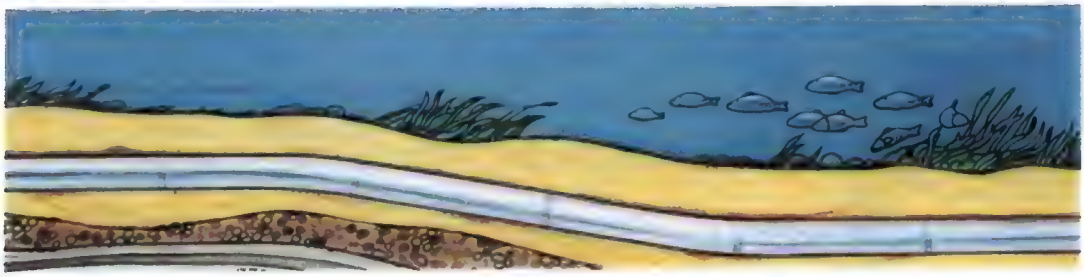
Coupé . . . . . ca. DM 45 000,—
(Preis in Italien inkl. MwSt.)

Hersteller: Lancia & Co., Fabbrica Automobili S.p.A., via Vincenzo Lancia 27, 10141 Torino, Italien.





Während oben die Nordsee tobt,



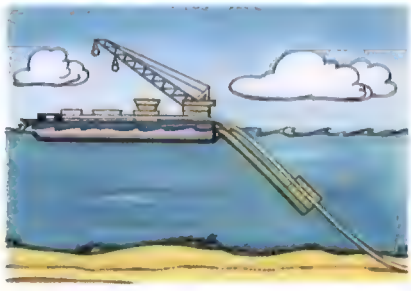
fließt unten ruhig und sicher das Öl.

In der Nordsee, dem rauhesten aller Meere, gibt es bedeutende Erdöl- und Erdgasvorräte. Experten rechnen damit, daß 1980 ca. 100 Milliarden Kubikmeter Erdgas und rund 150 Millonen Tonnen Erdöl jährlich gefördert werden können.

Doch oft toben rund um die Förderplattformen gewaltige Stürme, und haushohe Wellen sind keine Seltenheit. Die Folge: Eine direkte Beladung der Hochseetanker ist häufig zu risikoreich.

Deshalb wird das Erdöl durch Rohrleitungen – sogenannte Pipelines – auf dem Grund der Nordsee zum nächsten sturmgeschützten Hafen transportiert.

Zur Zeit bauen wir mit unseren Partnern von fünf Ölfeldern in der nördlichen Nordsee eine 150 Kilometer lange Pipeline zu den Shetlandinseln, wo das Rohöl von den Tankern übernommen wird.



Der Aufwand hierfür: Mehr als 3 Millionen Mark für jeden einzelnen Kilometer!

Auf Spezialschiffen werden die tonnenschweren Rohre zusammengeschweißt, mit vielen Schutzschichten ummantelt, sorgfältigen Tests unterzogen und dann behutsam in die Tiefe abgesenkt.

Solche Rohrleitungen sind eines der sichersten und trotz der hohen Baukosten rationellsten Transportmittel für flüssiges Transportgut.

Ab 1976 sollen jährlich rund 15 Millionen Tonnen Nordseeöl ruhig und sicher durch diese Pipeline fließen, ungestört durch noch so rauhe Stürme.

Mut, Entschlossenheit und eine Menge Geld sind erforderlich, um das Nordseeöl, das wir alle so dringend brauchen, zu uns zu holen.

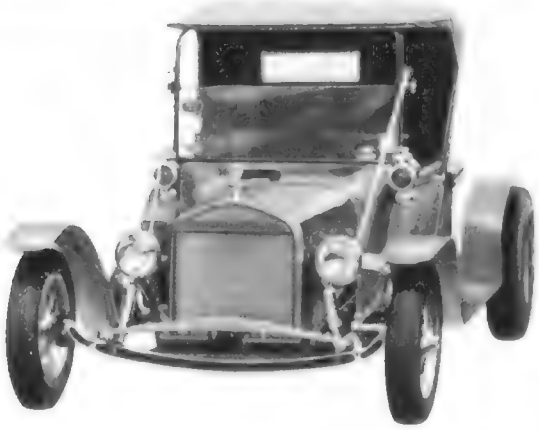
Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von ESSO A.G. · Information 14 2000 Hamburg 65 · Postfach 680 120

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.

ESSO

Der Kredit zum Anlassen.

Oder: Wie Sie schnellstens zu einem neuen Auto kommen.



Mit unseren Ratenkrediten machen wir es Ihnen leicht. Gehen Sie zur nächsten Commerzbank-Geschäftsstelle. Sie brauchen nur Ihren Personalausweis und Ihren Lohn- oder Gehaltsstreifen mitzubringen. Unsere Kundenberater werden sich Ihrer Finanzierungswünsche sofort annehmen.

Oder bedienen Sie sich des angefügten Kupons.

Commerzbank-Ratenkredite gibt es bis zu 25 000 Mark. Sie sind billiger als manches andere Kreditangebot.

COMMERZBANK

AMS

An die Commerzbank, Abt. ZPM
6 Frankfurt (Main), Postfach 2534

Ich interessiere mich für einen Commerzbank-Ratenkredit bis zu _____ DM und bitte um nähere Informationen.

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____

Test Lancia HF Stratos

In der Tat ist schon der Serien-Stratos üppig bereift. Auf 7½ K x 14 Zoll großen Leichtmetallrädern machen sich Reifen der Dimension 205/70 VR 14 (Pirelli CN 36 SM) breit. Für Wettbewerbszwecke können vorn Felgenbreiten bis 9 Zoll, hinten bis zu 14 Zoll verwirklicht werden, so daß in Verbindung mit Kotflügelverbreiterungen reichlich dimensionierte Rennwalzen Platz finden.

Der Einstieg in das nur 110 cm hohe Mittelmotor-Coupé erfordert etwas Übung und Gelenkigkeit. Im Fahrersitz angekommen, bietet der Stratos dem Piloten freilich genau so viel Platz, wie zur optimalen Bedienung der Fahrmaschine notwendig ist. Die Kopffreiheit ist minimal, das Dach wohlweislich gepolstert. An der Sitzposition in den körpergerecht geformten Sportsitzen gibt es nichts auszusetzen, Pedalerie, Lenkrad und die übrigen Betätigungshebel sind gut zu erreichen. Neben Tachometer und Drehzahlmesser enthält das Armaturenbrett zahlreiche Anzeigeninstrumente und Kontrolleuchten, die Auskunft über das Wohlergehen der Maschine und ihrer Aggregate geben.

Fahrer und Beifahrer genießen aus der wie bei einem Flugzeug verglasten Kanzel einen überraschend guten Ausblick, der nur nach schräg hinten etwas eingeschränkt ist. Ein zentral postierter Einarmwischer sorgt auch bei hoher Geschwindigkeit für freie Sicht.

Noch deutlicher als sein Aussehen offenbart das Fahrerlebnis mit dem Stratos, daß es sich hier um ein

Zum Vergleich	Lancia Stratos	De Tomaso Pantera GTS	Dino 246 GT
Hubraum ccm	2418	5763	2418
Leistung PS bei U/min	190/7000	285/5000	195/7600
Testverbrauch L/100 km	14,8	20,5	17,4
Preis DM	45 000,–[1])	49 200,–	–[2])
Beschleunigung in s			
0 bis 60 km/h	3,0	3,1	3,5
0 bis 80 km/h	4,5	4,4	5,3
0 bis 100 km/h	6,8	6,7	7,4
0 bis 120 km/h	9,1	8,8	10,1
0 bis 140 km/h	12,2	11,8	13,1
0 bis 160 km/h	16,0	15,3	17,4
0 bis 180 km/h	21,4	20,3	23,0
1 km mit stehendem Start	26,7	26,4	27,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	236,8	250,0	238,4

[1]) Preis in Italien inkl. MwSt. [2]) Wird nicht mehr hergestellt.

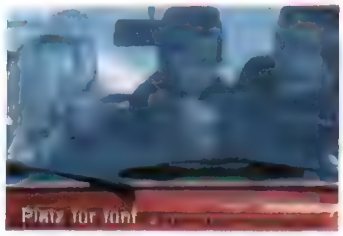
potentielles Rennauto handelt. Schon das aggressive Motorgeräusch, von Insassen wie Außenstehenden gleichermaßen gut hörbar, vermittelt etwas von Rennatmosphäre. Dieser Eindruck wird um ein vielfaches verstärkt, wenn das Geräusch unter Ausnutzung der gebotenen Drehzahl- und Leistungsreserven mit der maximal möglichen Beschleunigung gekoppelt wird: Denn schon nach 6,8 Sekunden sind 100 km/h erreicht, obwohl zweimal geschaltet werden muß, und der Kilometer mit stehendem Start wird nach 26,7 Sekunden passiert. Für ein Auto dieser Hubraumklasse sind dies hervorragende Werte, und auch die Höchstgeschwindigkeit kann sich mit knapp 237 km/h sehen lassen. Ausreichend dimensionierte innenbelüftete Scheibenbremsen sorgen dafür, daß die Fahrleistungen des Stratos voll ausgenutzt werden können. Im Gegensatz zu Gaspedal und Kupplung ließ sich die Bremse (dank Servo) leicht bedienen.

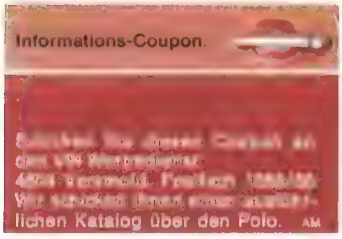
Das Mittelmotorkonzept mit seiner ungleichen Achslastverteilung ist im wesentlichen für die prototypartigen Fahreigenschaften des Stratos verantwortlich. Spontan folgt das im Radstand extrem kurze Auto jedem Lenkeinschlag, was eine exakte und reaktionsschnelle Fahrweise erfordert. Bei weitgehend neutralem Eigenlenkverhalten erreicht der Stratos sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten. Wird die Haftgrenze überschritten, kann auch der Stratos seine hohe Hinterachsbelastung nicht leugnen und bricht dann ziemlich unvermittelt mit dem Heck aus. Für wirksame Gegenmaßnahmen ist es dann meist zu spät. Relativ gut ist der Geradeauslauf, lediglich bei hohen Geschwindigkeiten machen sich Windeinflüsse bemerkbar.

Während vieles am Stratos an eine kompromißlose Fahrmaschine erinnert, erwies sich die Federungsabstimmung als überraschend kultiviert. Die akzeptable Federung, die Handlichkeit und der im Alltag problemlose Motor sind auch letztlich der Grund dafür, daß der Stratos zu den wenigen reinrassigen Wettbewerbsfahrzeugen gehört, die sich auch im normalen Straßenverkehr mit Vergnügen fahren lassen. Bereits über 300 Käufern war dieses Vergnügen rund 45 000 Mark wert. Aber auch die Rechnung der Lancia-Techniker ist aufgegangen: Der Stratos ist auf der Rallye-Piste kaum zu schlagen.

Dino 308 GT 4	Maserati Merak	Porsche Carrera 2,7
2926	2965	2687
236/6600	190/6000	210/6300
19,6	16,7	16,9
49 000,–	–[2])	44 230,–
3,1	3,9	3,0
4,8	6,2	4,4
6,8	9,3	6,1
9,3	12,6	8,6
12,2	17,4	11,2
16,4	23,0	15,2
21,8	31,2	19,9
26,7	30,1	26,2
248,3	235,3	238,4

Hohe Kurvengeschwindigkeiten und neutrales Fahrverhalten kennzeichnen die Fahreigenschaften des Stratos. Beim Überschreiten der Haftgrenze bricht der Wagen allerdings ziemlich unvermittelt mit dem Heck aus und erfordert schnelles Gegenlenken.





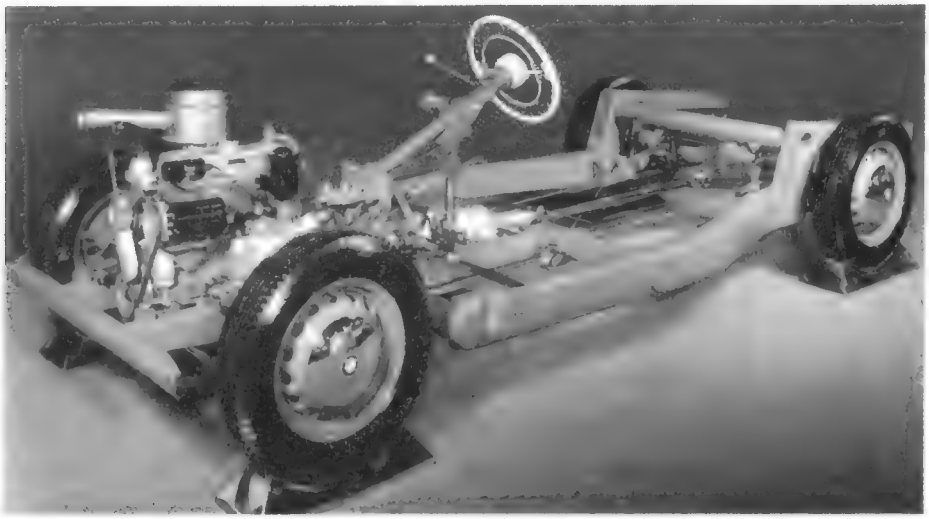
Mini Kosten, maxi Raum.

Polo, der Mini-VW.
Mit erweiterter Serienausstattung und der Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Gespart wird an der kleinsten Schraube

Sind die Autos von heute auf ein frühes Ende programmiert?

Als ein Auto noch etwas Besonderes war, als Handarbeit und solide Werkstoffe in dieser Branche noch zählten, da waren die Autos halt doch robuster, langlebiger, besser." Solche und ähnliche Äußerungen werden nicht nur am Stammtisch ausgiebig erörtert, sondern auch Werkstätten, Verkäufer und Vorstände haben sich zunehmend mit der wichtigen Frage auseinanderzusetzen, wie es um die Qualität heutiger Automobile bestellt ist.



Stabilbau vergangener Tage: Rohrrahmen-Chassis der BMW 501-Limousine.

Tatsächlich sorgen sich angesichts moderner Leichtbau-Karossen und labil wirkender Kunststoffteile immer mehr Autofahrer um Wert und Haltbarkeit ihres teuer erworbenen Gefährts. Und Regierungsstellen in Bonn argwöhnen, daß die Autobosse ihre Produkte im Interesse eines florierenden Ersatzgeschäfts nicht so auf wirtschaftlich angemessene Langlebigkeit auslegen, wie es dem Stand der Technik entsprechend möglich und deshalb auch zu erwarten sei.

Der behördliche Verdacht war schließlich groß genug, die „Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel" unter Professor Röper an der Technischen Hochschule Aachen mit der Klärung der Frage zu beauftragen, ob es den „geplanten Verschleiß" gibt. Auch ADAC, TÜV und DAT widmen sich mit Eifer der Frage, ob der Autotod nicht auf einen allzu frühen Zeitpunkt vorprogrammiert sei.

Verdachtsmomente dieser Art mußten freilich selbst technischen Laien kommen: Vor allem vom Rost zernagte Karosserien und allzu kurzlebige Auspuffanlagen erweckten schon länger den Eindruck, daß hier eine vordergründige, volkswirtschaftlich bedenkliche Konsumpolitik betrieben werde. Schließlich war es die Autoindustrie selbst, die das Thema anheizte, indem sie mit Denkmodellen wie dem Porsche-Langzeitauto oder mit so realistischen Beispielen wie korrosionsfesten Auspuffanlagen aufzeigte, was technisch möglich ist.

Nun, technisch möglich ist heute so ziemlich alles, und könnten die Autobauer so wie die Kollegen von der Raumfahrt ihre Konstruktionen ohne den Rotstift des Kalkulators zu Papier bringen, wäre das perfekte Auto nicht mehr weit. Aber bekanntlich liegen die Dinge bei Konsumgütern — und das Auto kann fraglos als solches gelten — grundsätzlich anders. Hier geht es allein um den günstigsten Kompromiß zwischen Aufwand und Effekt.

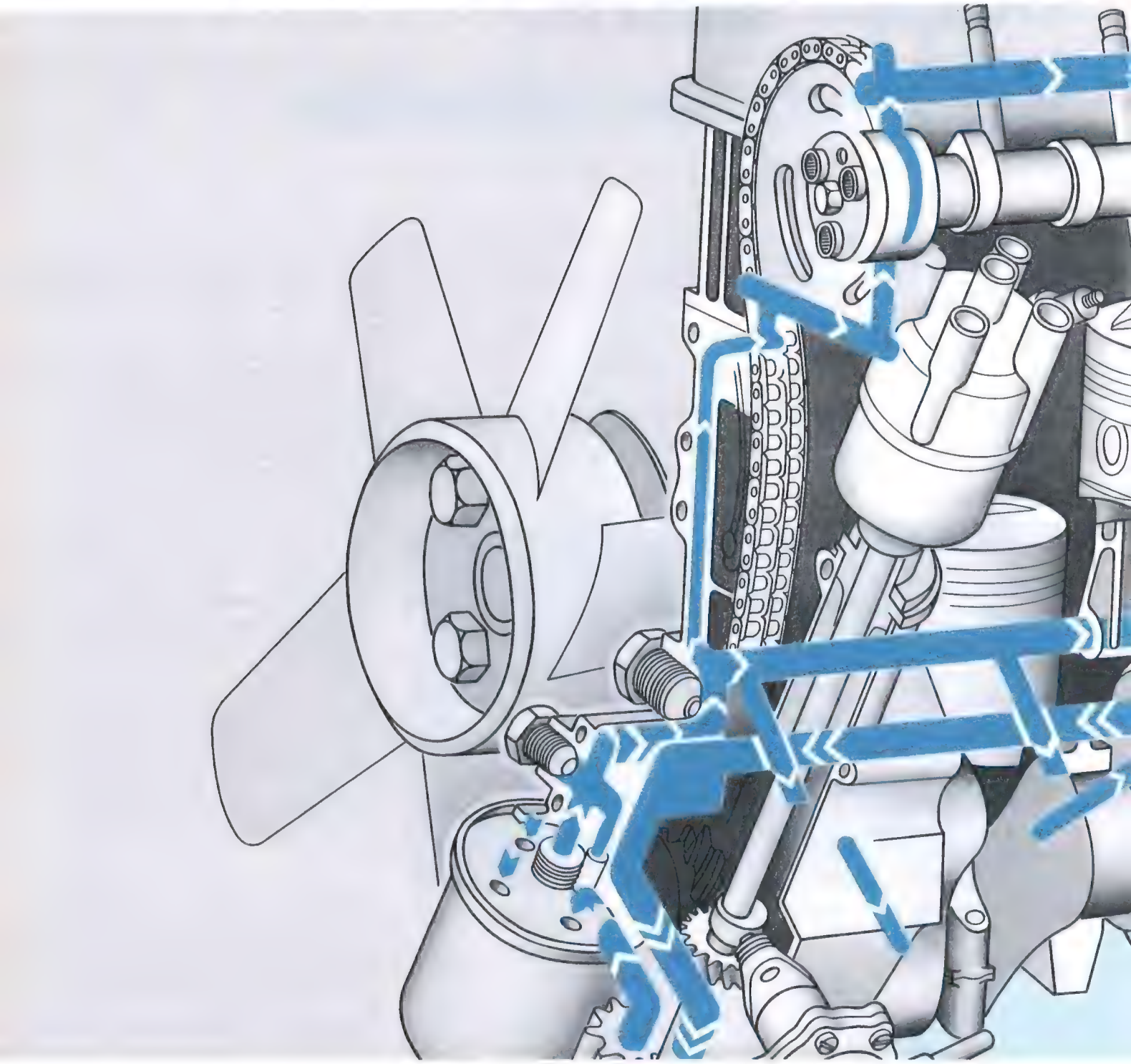
Daß diese Aufgabe beim Auto schwieriger zu lösen ist als bei anderen Konsumartikeln, ergibt sich außer durch seine komplizierte Funktion vor allem durch die hohen Sicherheitsansprüche, die es erfüllen muß. Hinzu kommt, daß aufgrund der gegebenen Konkurrenzsituation kein Hersteller ungestraft vom jeweils als optimal erkannten Kompromiß nennenswert abweichen kann — überdurchschnittlich hochwertige Langzeitautos wären für den Markt zu teuer, Billigautos in Zuverlässigkeit und Fahrsicherheit zu schlecht.

Was freilich als optimaler Kompromiß anzusehen ist, darüber läßt sich streiten. Fest steht nur, daß er von unzähligen Komponenten bestimmt wird und daß speziell im Automobilbau Verschiebungen in die eine oder andere Richtung allenfalls langfristig denkbar sind.

Da außerdem davon ausgegangen werden kann, daß gewisse Konstruktionstendenzen wie beispielsweise selbsttragende Karosserien, Einzelradaufhängungen oder Knautschzonen bei allen Herstellern etwa gleichzeitig Eingang finden, sind gravierende funktionelle oder qualitative Unterschiede innerhalb der einzelnen Preis- und Fahrzeugklassen heute kaum noch denkbar. Gerade die jüngsten Veränderungen im Garantiewesen machen deutlich, wie stark einerseits der Konkurrenzdruck ist, wie hoch die Hersteller aber auch die Güte ihrer eigenen Produkte einschätzen.

Wie erklärt sich aber dann das Unbehagen vieler Autofahrer gegenüber der neueren Fahrzeuggeneration? Zweifellos spielen hier zwei Faktoren be-

Startet Ihr Öl so sch



Wenn Sie noch ein Sommer-Einbereichsöl fahren, vermutlich nicht.

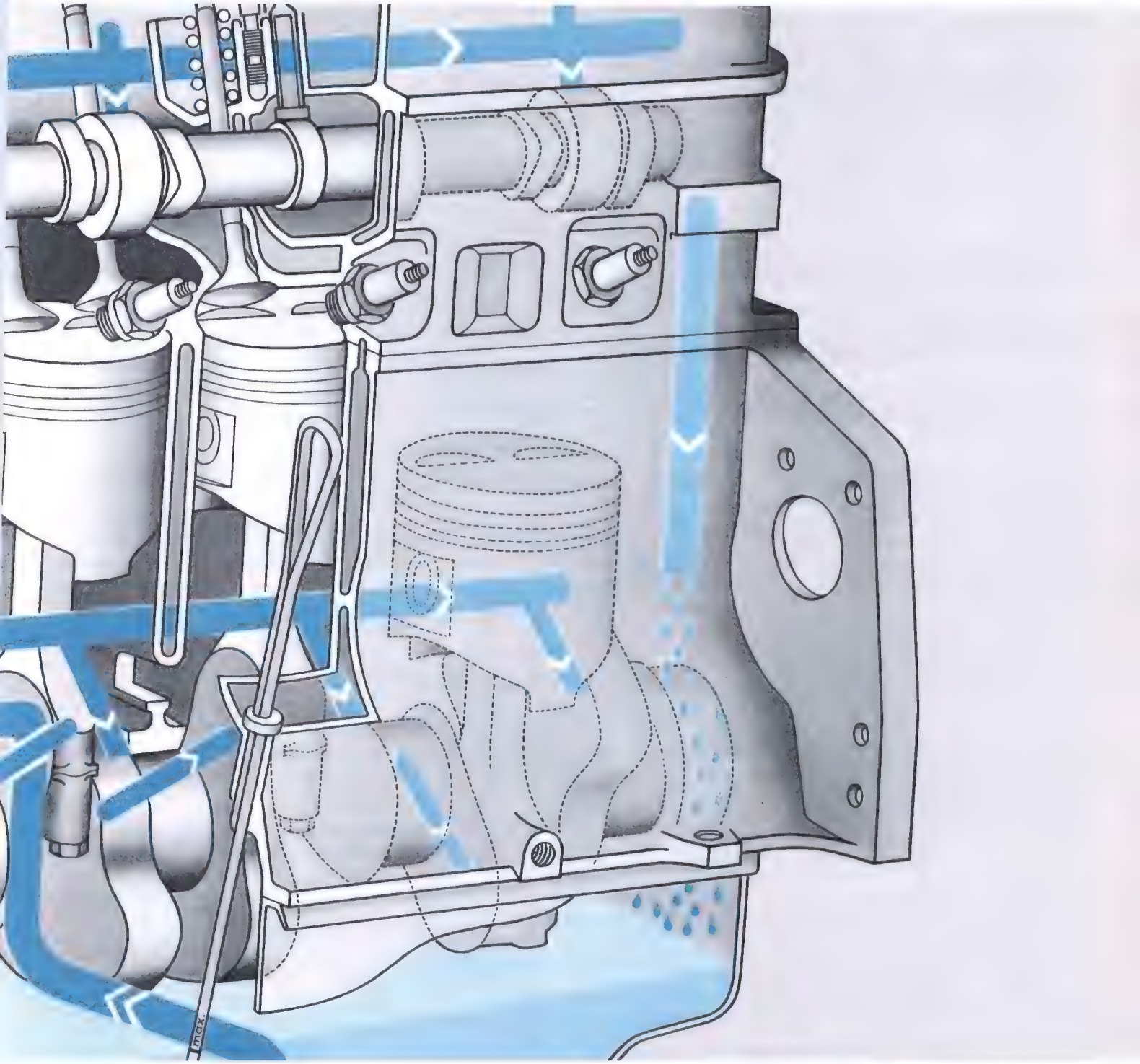
Denn ein solches Motoröl, obwohl für die warme Jahreszeit richtig, hat die unangenehme Eigenschaft, in kaltem Zustand sehr dick und zähflüssig zu sein.

In der Praxis bedeutet das: Beim Start dauert es länger, bis es durch die engen Ölkanäle im Motorblock zu den einzelnen Schmierstellen gelangt und dort einen verschleißschützenden Film aufbauen kann.

Außerdem erschwert es die Arbeit des Motors.

Der Motor braucht mehr Benzin: denn ein Teil seiner PS geht verloren, um den Widerstand des kalten, zähen Öls in den Lagern zu überwinden.

nell wie Ihr Motor?



Wir haben allerdings ein Motoröl, das selbst in kaltem Zustand schnell ist: das Mehrbereichsöl Aral Super Elastic.

Seine besonderen Eigenschaften verdankt es einem Additiv, das wir das „Chemische Gehirn" nennen.

Das ist eine hochmolekulare Verbindung, die das Verhalten des Öls stark beeinflußt: Es kann sich allen Betriebstemperaturen eines Motors anpassen.

Daher ist es in kaltem Zustand dünner und in heißem Zustand dicker als es ein Einbereichsöl sein kann.

Wenn Ihr Motor also wieder einen Ölwechsel braucht, denken Sie daran, daß zu langsames Öl einen Motor schnell ruinieren kann.

Aral. Deutschlands Autopartner Nr.1

sonders wichtige Rollen. Einmal das Vorurteil, daß eine schwere Konstruktion immer auch eine gute Konstruktion sei, und zweitens das teilweise erschreckend niedrige Qualitäts-Niveau auf dem Reparatur- und Wartungssektor.

Während sich die mehr gefühlsmäßig bedingte Aversion gegen den modernen Leichtbau aufgrund der damit ermöglichten Vorteile bald verlieren dürfte, sitzt das zweite Problem tiefer. Denn kaum etwas schafft beim Autofahrer mehr Verdruß, als ständige erfolglose Werkstattbesuche wegen ein und desselben Fehlers. Die Folge: Mangelhafte Fachkenntnisse oder wenig Sorgfalt bei der Behebung von Mängeln werden fälschlicherweise nur zu oft dem Produkt angelastet. Tatsächlich stehen hier die Autohersteller vor einem der schwierigsten Probleme, dem sie mit wartungsfreien Konstruktionen, längeren Wartungsintervallen und Diagnose-Einrichtungen zwar begegnen, das sie aber nicht aus der Welt schaffen können.

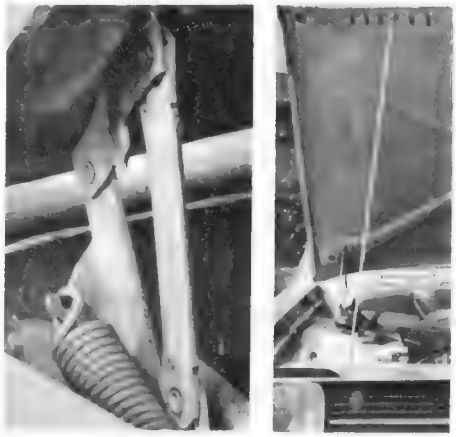
Besser im Griff als die spätere fachgerechte Betreuung haben sie dagegen zweifellos die Funktionssicherheit und die Fertigungsqualität ihrer Produkte. Besonders das Beispiel Karosserie läßt erkennen, welche Fortschritte in der letzten Zeit gemacht wurden. Trotz teilweise dünnerer Blechstärken hat bei vielen Modellen die Strukturfestigkeit eindeutig zu- und die Korrosionsanfälligkeit abgenommen.

Vor allem durch die Forderung nach mehr passiver Sicherheit haben die Konstrukteure gelernt, Formgebung und Dimensionierung des Blechs gezielter vorzunehmen und den auftretenden Beanspruchungen besser anzupassen. Nach dem Motto „so gut wie nötig statt so gut wie möglich" wurden damit neben höherer Steifigkeit gleichzeitig bessere Werkstoffausnutzung und höhere Wirtschaftlichkeit erzielt.

Hier muß allerdings eingeräumt werden, daß durch die energieverzehrenden Knautschzonen die Wagenenden „weicher" geworden sind, so daß schon relativ leichte Kollisionen unter Umständen einen hohen Reparaturaufwand verursachen können.

Durch Vermeiden Feuchtigkeit aufnehmender Hohlräume, aber auch durch Einsatz verzinkter Bleche und wirkungsvollerer Konservierungsverfahren an gefährdeten Stellen, können moderne Karosserien durchaus langlebiger sein als frühere Konstruktionen. Unterrostungen, wie sie durch das verstärkte Salzen winterlicher Straßen Mitte der sechziger Jahre an der Tagesordnung waren, gehören deshalb weitgehend der Vergangenheit an.

Kein funktioneller Nachteil: Grill aus Kunststoff statt aus Metall.

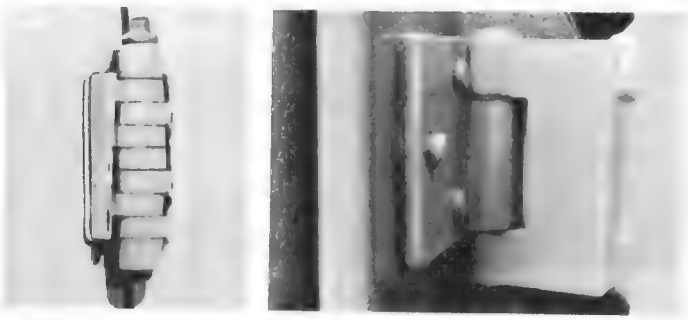


Einfach und zweckmäßig: Haltestange statt Aufstell-Mechanismus.

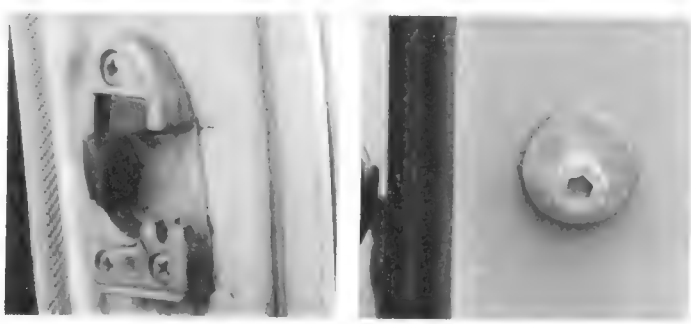
Funktionelle Fortschritte bei gleichzeitig reduziertem Gewicht und verbesserter Wirtschaftlichkeit wurden auch auf dem Antriebs- und Fahrwerkssektor gemacht. Dabei kann nicht übersehen werden, daß die Ansprüche an Laufkultur und Fahrleistungen bei erschwerten Verkehrsbedingungen in den letzten Jahren ständig gestiegen sind. Als anschauliches Beispiel für modernen Automobilbau kann der Audi 50 gelten, wobei besonders dessen geschickt konstruierter Motor und die raffiniert einfache Hinterachse erwähnt sein sollen.

Doch bleiben derart positive Merkmale dem Autokäufer meist ebenso verborgen wie etwa ein integrierter Überrollbügel oder aufprallsichere Türschlösser. Dürftig dimensionierte Fensterkurbeln und Stoßstangen, eingesparte Radkappen oder primitive Haubenaufsteller fallen dagegen sofort unangenehm auf. Aber offenbar ist das der Preis, der zumindest bei manchen Modellen dem Fortschritt gezollt werden muß. Diese Sparmaßnahmen sollten jedoch zu verschmerzen sein, solange es sich dabei um Nebensächlichkeiten handelt, die auf die Funktion und die Lebensdauer keinen nachteiligen Einfluß haben.

Daß aller Erfahrung nach Autos nicht schon auf dem Reißbrett auf kostenfressende Kurzlebigkeit ausgelegt werden – zu diesem Ergebnis kommt schließlich auch die Aachener Forschungskommission: „Der geplante Verschleiß im Automobilbau ist nicht nur nicht nachweisbar, er käme angesichts der Konkurrenzsituation glattem Selbstmord gleich." *Helmut Eicker*



Gefräste, abschmierbare Türscharniere werden von geprägten, wartungsfreien Ausführungen verdrängt.



Trotz stark vereinfachter Konstruktion wurden Türschlösser und ihre Gegenstücke durchweg aufspringsicherer.

Fotos: Thoma

MEDLEY

Kentucky Straight Bourbon

Trinken Sie Medley
wie und wann Sie wollen . . .
„on the rocks",
frisch und fruchtig mit Apfelsaft
oder klassisch als „Highball" mit
Schweppes Ginger Ale.

Since 150 Years

Distilled by Medley Distilling Company, Owensboro/Kentucky, USA

Fahrbericht

Porsche — Jahrgang 1976

Kulturprogramm

Neue Modelle mit mehr Ausstattung und verfeinerten Motoren.

Nur mit geübtem Auge lassen sich die neuen Porsche des Modell-Jahrgangs 1976 von ihren Vorgängern unterscheiden. Dies ist kein Wunder, denn die Änderungen betreffen nur unauffällige Details und — bei 911 und Carrera — die Motoren. Porsche offeriert im neuen Modelljahr nur noch drei Typen: den 911 mit 2,7 Liter-Motor und 165 PS, den Carrera mit 3 Liter-Motor und 200 PS und den turbo mit 260 PS (unverändert). Schon der normale 911 ist mit 165 PS und 24 mkg bei 4000 U/min so gut motorisiert, daß er den Leistungsansprüchen der meisten Porsche-Interessenten genügen dürfte. Die Fahrleistungen liegen zwischen den Werten, die der bisherige 911 (150 PS) und der 911 S (175 PS) erreichten: Mit 7,8 Sekunden für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 220 km/h können sie sich durchaus sehen lassen.

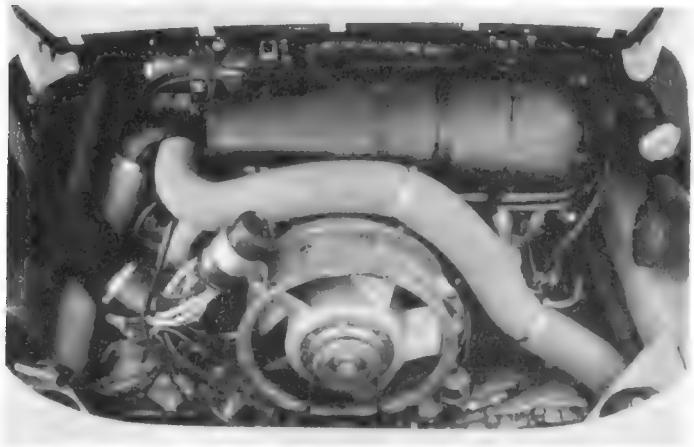
Serienmäßig ist der neue 911 mit einem Vierganggetriebe ausgerüstet, das empfehlenswerte Fünfganggetriebe oder eine Dreigang-Sportomatic stehen gegen Aufpreis zur Verfügung.

Wesentlich mehr Mumm als der 911 entwickelt der 3 Liter-Carrera. Obwohl gegenüber dem Vorgänger um 10 PS schwächer, sind die Fahrleistungen des Carrera 76 nicht schlechter geworden. Der jetzt mit einer K-Jetronic ausgerüstete Motor beschleunigt das Auto aus dem Stand in 6,8 s auf 100 km/h und erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 230 km/h.

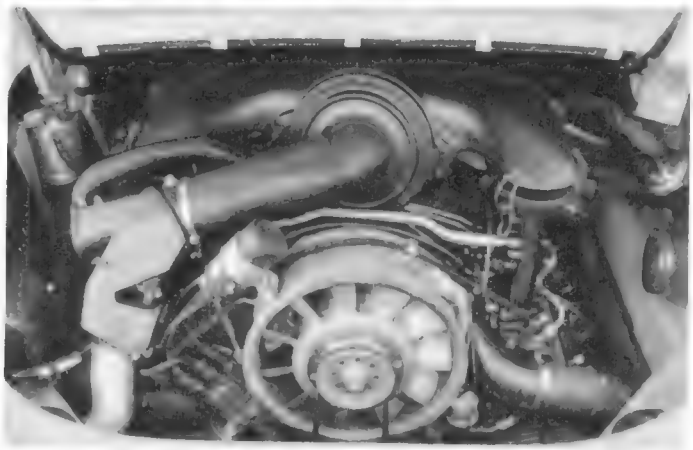
Durch den Hubraumzuwachs und die K-Jetronic wurde der Carrera-Motor nicht nur elastischer, sondern auch sparsamer. Dabei benötigt der Carrera, ebenso wie der 911, nur Normalbenzin.

Das Drehzahlniveau für Drehmoment und Leistung liegt wesentlich niedriger als früher, was sich auch im

In Fahrwerk und Karosserie blieben die neuen Porsche-Modelle des Jahrgangs 1976 praktisch unverändert.



Neuer Carrera-Motor: 3 Liter Hubraum und K-Jetronic.



Alter Carrera-Motor: Mit weniger Hubraum mehr Leistung.

Fotos: Thoma

Der Meisterleister

Goodyear bringt den Beweis:

G 800 + S.
Stahlgürtelreifen

0 Kilometer.

Dipl.-Ing. J. A. Davisson, Goodyear Entwicklungszentrum Luxemburg: „Mein Team hatte den Auftrag, einen Stahlgürtelreifen zu entwickeln, der viele Kilometer leistet und trotzdem hervorragende Fahreigenschaften bietet.

Das Ergebnis: der Goodyear G 800 + S Stahlgürtelreifen. Die abriebfeste Spezial-Gummimischung und die bewährten Stahlgürtel bringen eine hohe Kilometerleistung.

Das tiefe 5-Rippen-Profil mit seitlich ablaufenden Drainage-Kanälen sorgt für beste Bodenhaftung auf nasser Straße.

Eine ausgewogene Kombination zwischen hoher Kilometerleistung und hervorragenden Fahreigenschaften."

G 800 + S.
Stahlgürtelreifen

57.937 Kilometer.

Jackie Stewart, dreifacher Weltmeister der Rennfahrer: „Dieser Reifen hatte fast 60.000 km runter, als ich mit ihm auf die Teststrecke ging.

Beim Durchfahren der Slalomstrecke reagierte er immer noch absolut spurtreu – was mich nach dieser Kilometerleistung sehr beeindruckte.

Auch der Bremstest war überzeugend. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h war der Bremsweg kürzer als 25 m: phantastisch.

Diese Kombination von Kilometerleistung, Bodenhaftung, Kurvenstabilität und Bremsverhalten macht den Goodyear G 800 + S Meisterleister zu einem der besten Reifen, die man für sein Geld bekommen kann.

Ein Kompliment an die Techniker. Sie haben gute Arbeit geleistet."

GOODYEAR

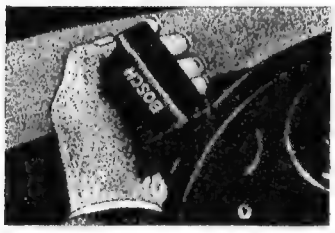
Wenn Sie Leistung wollen

Wie lange noch wollen Sie Ihr Garagentor von Hand öffnen?

Funken Sie sich in Ihre Garage

Der Bosch-Garagentor-Antrieb öffnet und schließt Ihr Garagentor auf Knopfdruck. Aus dem Auto heraus. Leistungsstark. Sicher. Wartungsfrei. Dazu preiswertes Zubehör. Einfache Montage. Sicherheitscodierung und Zweifrequenz-Verfahren schützen Ihr Garagentor vor unbefugtem Öffnen.

...mit dem Bosch-Garagentor-Antrieb



Bequem ...
Ihr Garagentor-Antrieb gibt Bequemlichkeit, die Sie in anderen Bereichen für selbstverständlich halten.
... bei jedem Wetter ...
Ihr Bosch-Garagentor-Antrieb funktioniert immer. Bei Wind, Regen, Schnee und Eis.

... und sicher für Sie und andere.
Sie müssen nicht mehr zwischen Tor und Wagen hin und her hasten und dadurch den Straßenverkehr und sich selbst gefährden.

BOSCH

Robert Bosch GmbH,
Geschäftsbereich Eisemann,
7 Stuttgart 1,
Rosenbergstraße 61

Coupon

Ich bitte um Informationsmaterial über den Bosch-Garagentor-Antrieb. 1GTT 0

Name _____

Ort _____

Straße _____

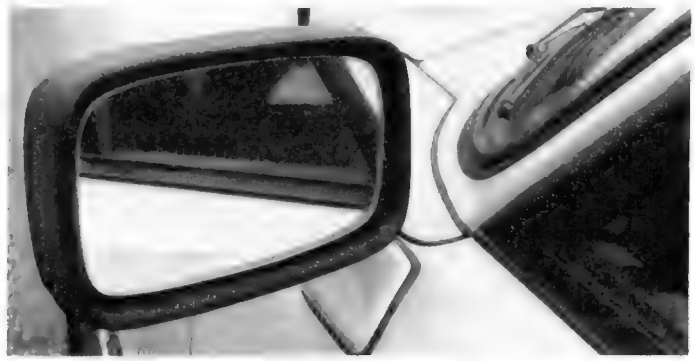
Fahrbericht

Porsche — Jahrgang 1976

Fahrbetrieb angenehm bemerkbar macht. Der Motor muß nicht mehr so hoch gedreht werden, und bereits ab 3000 U/min steht ausreichend Schubkraft zur Verfügung. In Geräusch und Laufkultur hat der Carrera dadurch merklich gewonnen. Ohne Aufpreis kann der Carrera-Käufer zwischen vier und fünf Gängen oder der Sportomatic wählen. Das im Testwagen eingebaute Fünfganggetriebe scheint jedoch für ambitionierte Fahrer die beste Alternative zu sein.

Das Spitzenmodell, der Porsche turbo, blieb bis auf Ausstattungsdetails unverändert.

Das Bemühen der Porsche-Techniker um Komfort und Fahrkultur wird auch an der erweiterten Serienausstattung deutlich. Ein beheizbarer und elektrisch verstellbarer Außenspiegel, Wisch-Intervallschalter, getönte Heckscheibe und seitlich hochgezogene Bodenteppiche gehören zu jedem Porsche des Jahrgangs 1976. Die unbedingt empfehlenswerte automatische Heizungsregulierung wird jedoch nur bei Carrera und turbo serienmäßig eingebaut. *G. H.*



Neuer Außenspiegel: beheizt und von innen verstellbar.

Technische Daten und Meßwerte

Porsche 911

Sechszylinder-Boxermotor, Hubraum 2687 ccm, Bohrung x Hub 90 x 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 165 PS bei 5800 U/min, spezifische Leistung 61,4 PS/Liter, max. Drehmoment 24 mkg bei 4000 U/min, K-Jetronic Einspritzanlage, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Gürtelreifen 185/70 VR 15, Beschleunigung 0 bis 100 km/h 7,8 s, Höchstgeschwindigkeit ca. 220 km/h*.

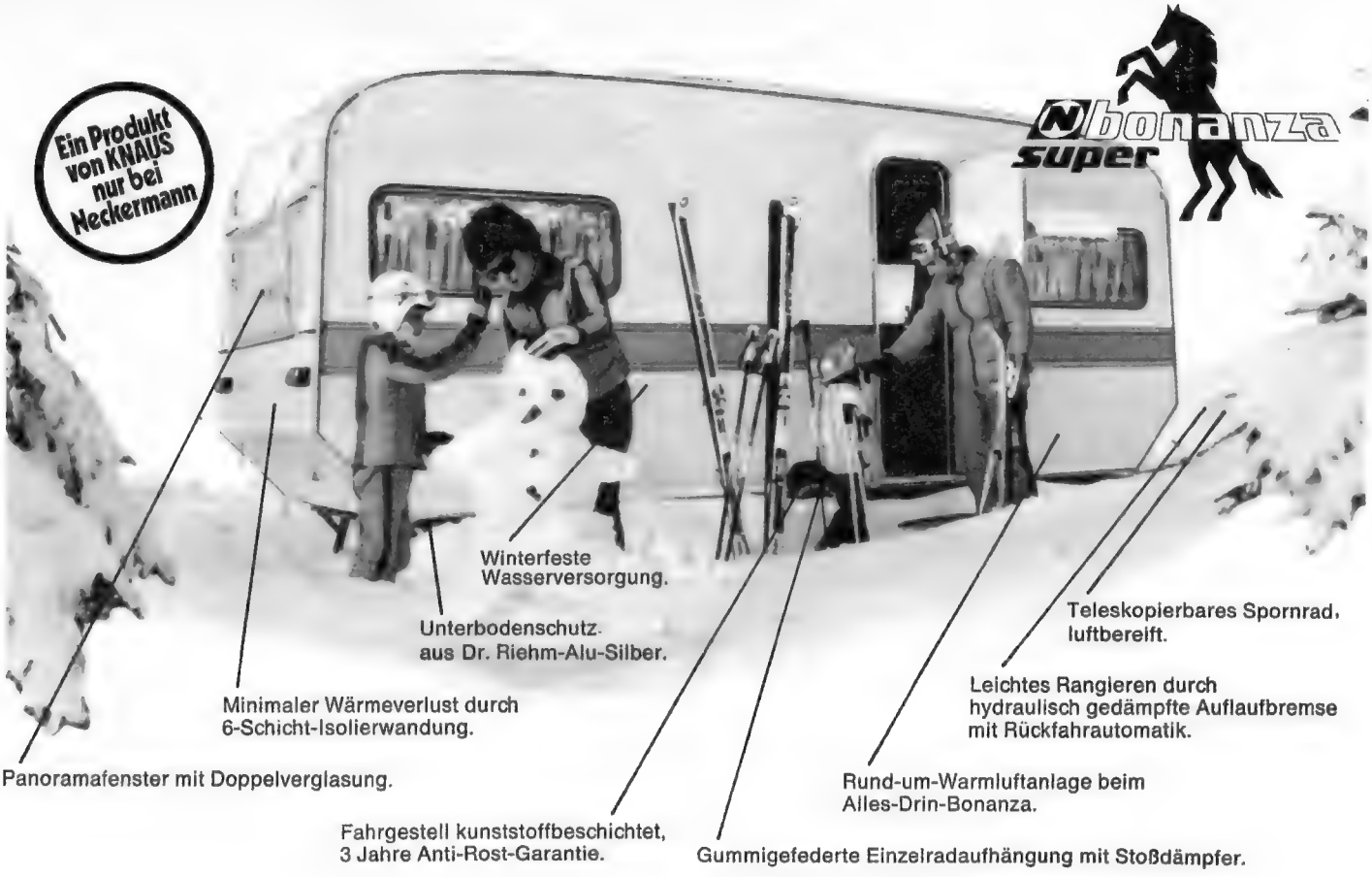
Porsche Carrera

Hubraum 2994 ccm, Bohrung x Hub 95 x 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Leistung 200 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 66,8 PS/Liter, max. Drehmoment 26 mkg bei 4200 U/min, K-Jetronic Einspritzanlage, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Gürtelreifen vorn 185/70 VR 15, hinten 215/60 VR 15, Beschleunigung 0 bis 100 km/h 6,3 s, Höchstgeschwindigkeit über 230 km/h*.

Porsche turbo

Hubraum 2994 ccm, Bohrung x Hub 95 x 70,4 mm, Verdichtungsverhältnis 6,5 : 1, Leistung 260 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 86,8 PS/Liter, max. Drehmoment 36 mkg bei 4500 U/min, K-Jetronic mit Abgasturbolader, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Gürtelreifen vorn 205/50 VR 15, hinten 225/50 VR 15, Beschleunigung 0—100 km/h 5,2 s, Höchstgeschwindigkeit 250,0 km/h.

* Werksangaben



Die neuen Super-Bonanza-Caravans '76

Super-familienfreundlich · Super-wirtschaftlich · Super-preiswert

- Super-Bonanza 380, 450 und 530 cm lang
- 1 Jahr Garantie auf das Fahrwerk und 3 Jahre Anti-Rost-Garantie
- Ein neuer phantastischer Lieferservice von Neckermann (Information im Prospekt)
- Breites Programm an Vorzelten und Zubehör

Für alle, die noch mehr sparen wollen:
Der „Alles-Drin-Bonanza"
Preisbeispiel:

Super-Bonanza-450T

Grundpreis	**8.290,–**
+ Kühlschrank	650,–
+ Heizung	795,–
+ Umluftanlage	450,–
Gesamt:	~~10.185,–~~
Super-Spar-Preis*:	**9.290,–**
Sie sparen	**895,–**

*) = zuzgl. amtl. Anhängerbrief + 50,–

Beim Kauf eines „Alles-Drin-Bonanza" sparen Sie bis zu 1.475,– (Mod. 530 T)

Super-Bonanza's gibt es schon ab **5.990,–**

ANZEIGE
FKB BANK
Bargeld für alle Wünsche
Informationen bei Neckermann

GRATIS:
Der neue Caravan-Prospekt ist da.
Sofort anfordern bei:
Neckermann Caravan-Zentrale
Abt. P 916
6 Frankfurt/M.
oder im nächsten Neckermann-Haus.

Name: _____
Vorname: _____
Plz./Ort: _____
Straße: _____

NECKERMANN

48/216/75

„Ich träumte, ich hätte mit dem neuen Opel Manta dem Champion den Grand Prix abgejagt."

Machen Sie Ihren Traum wahr.
Der neue Manta ist.

Träumen Sie, was Ihnen Freud' macht. Aber die Wirklichkeit des neuen Opel Manta ist phantastisch genug:
105 gestriegelte Pferde werden mit Benzineinspritzung auf Trab gebracht. Bringen Ihren neuen Manta GT/E auf 100 Stundenkilometer, ehe noch 11 Sekunden Ihres Lebens vergangen sind.
Doch die Fahrt geht weiter:
Richtlimit 130 zeigt der Tacho Sekunden später an.
Und Sie fahrn, fahrn, fahrn auf der Autobahn....
Sicher beschützend wölbt sich der massive Überrollbügel über viel Platz für lange Beine und breite Schultern. Direkte Lenkung vermittelt Ihnen intimen Kontakt zur Straße – und hervorragende Straßenlage sucht Vergleiche mit den besten Autos der Welt.

Sie erreichen Ihr Ziel schneller als je zuvor. Und das ist gut so – denn das Leben ist zu kurz, um es lahm zu verplätschern.
Sanft nur drückt Ihr rechter Fuß auf die Bremse. Mehr Befehl als Ausführung, denn die Kraft Ihrer Muskeln wird potenziert durch den starken Bremskraftverstärker.
Sie parken den Wagen, der mit minimalem Wendekreis und leichtgängiger Lenkung Ihrer linken Hand spielend gehorcht.
Noch im Stand sieht man ihm an, wie schnell er ist. Wie schön er ist. Und wie gut er ist. Denn auf seiner Haube trägt er ein besonderes Qualitätszeichen: Einen Kreis um einen Blitz. Er trägt es mit Stolz.

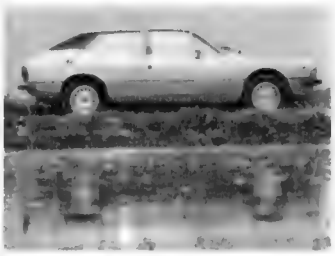
OPEL GM

Test intern

Aus der Testpraxis von auto motor und sport.

Bitterer Reis

Neue Automodelle in geeigneter Umgebung ins rechte Licht zu setzen, verlangt schon der berufliche Ehrgeiz der auto motor und sport-Fotografen. Termindruck, schlechte Witterung oder widrige landschaftliche Verhältnisse sorgen indes oft genug dafür, daß sie dabei ihren Job mitunter als ebenso unverdientes wie bitteres Los empfinden.
So ging es Fotograf Seufert auch bei der Vorstellung der neuen Lancia-Modelle Beta HPE und Monte Carlo, als die wenig reizvolle Umgebung Turins mit ihren ausgedehnten Reisfeldern für zunehmende nervliche Anspannung sorgte. Sie wich erst, als ein schmaler Erdwall inmitten der Wasserwüste die erhoffte Perspektive verhieß – freilich nicht, ohne den geplagten Kameramann ins trübe Naß zu zwingen. Bei der Arbeit im Reisfeld bot er dabei einen mindestens ebenso interessanten, auf jeden Fall aber lustigeren Anblick als der sportliche Lancia-Kombi.



Lancia Beta HPE. Arbeit im Reisfeld: Fotograf H. P. Seufert.

Das auto-fressende Pferd

Mit einer ungewöhnlichen Schadenursache sah sich der Kasko-Versicherer eines Mercedes-Testwagens konfrontiert: „Streunendes Pferd biß in die Motorhaube."
Ein hungriges und offensichtlich herrenloses Fjord-Pferd versuchte sich auf einem Parkplatz an der romantischen Trollsteig-Straße zwischen Andalsnes und Gelranger an unbekannter Kost:
Den Versuch, sich ins Lenkrad eines Bedford Blitz Rei Car (Bild) zu verbeißen, gab der Norweger-Hengst wegen heftiger Gegenwehr des Fahrers und mangelnder Schmackhaftigkeit des Kunststoffbezugs auf. Auch ein daraufhin mit herzhaftem Biß gekappter Außenspiegel eines VW 1600 Variant erwies sich offenbar als ungenießbar. Gaumenfreude verspürte der Hungrige erst beim genüßlichen Ablecken jener gelben Lacksplitter, die seine Zähne schließlich aus der Mercedes-Motorhaube geschabt hatten.

Geschmack am Auto: hungriges Fjord-Pferd, angebissener Bedford Blitz ReiCar.

Was an Hannen Alt anders ist? Zum Beispiel die Gläser.

Hannen Alt trinkt man aus typischen Altbierstangen, -bechern und Seideln. Keine anderen Gläser passen besser zu den besonderen Merkmalen dieser Brauspezialität.

250 Jahre Brautradition

Betrachten Sie mal seine goldbraune Farbe. Wär's da nicht unverzeihlich, dem Kenner Hannen Alt in einem normalen Glas zu servieren? Seit Generationen rein obergärig gebraut, hat Hannen Alt einen unverkennbaren Charakter und schmeckt herbfrisch, herrlich würzig.

Also – bestellen Sie sich 6 original Hannen Alt Seidel à 0,2 l für DM 16,– incl. Versand- und Nachnahmegebühren
bei der Hannen Brauerei GmbH, 4156 Willich 1, Stichwort Seidel
(Absender nicht vergessen), und stoßen Sie an – auf andere Art.

Name _____

( ) Ort _____

Straße _____

AMS

So ein Bier sollte man nicht oberflächlich genießen; ein bestimmter Stil gehört dazu.

Denn der sorgt mit für die ganz typische Hannen Alt-Atmosphäre.

HANNEN ALT
das andere Bier

Fahrbericht

Opel Kadett GT/E

Sportsfreund

Neues Kadett Coupé mit 105 PS starkem Einspritzmotor.

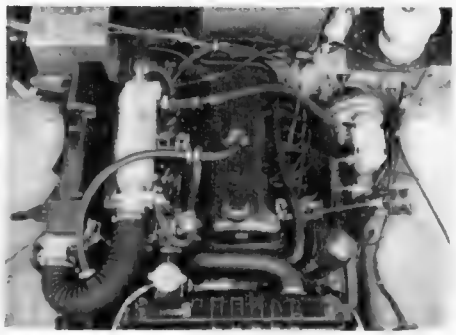
Fotos: Seufert

Als der Opel Kadett C vor zwei Jahren im Spätsommer erschien, war die Autowelt gerade kräftig in Unordnung geraten, denn das zur Benzingewinnung unerläßliche Rohöl drohte knapp zu werden. Autos mit hubraumstarken und entsprechend durstigen Motoren wurde eine schlechte Zukunft prophezeit.

Deshalb brachten die Manager der General Motors-Tochter Opel die neue Kadett-Baureihe zunächst ohne das geplante Spitzenmodell auf den Markt: Die bis zur Serienreife fertig entwickelte 1,9 Liter-Version – sie drehte bereits Anfang der siebziger Jahre auf dem Nürburgring die ersten Proberunden – blieb unter einer Plane im Werksgelände stehen.

Heute stehen sportliche Autos wieder höher im Kurs. Daß Opel gerade jetzt den Kadett GT/E vorstellt, hat allerdings noch einen internen Grund: Der neue Kadett soll den alten, erfolgreichen Ascona im Rallyesport ablösen. Denn der neue Ascona bringt wesentlich ungünstigere Voraussetzungen zum Wettbewerbsauto mit als sein Vorgänger.

Der 1,9 Liter-Einspritzmotor des gelb-schwarzen GT/E leistet 105 PS.



Gelb-schwarz lackiert

Den Kadett GT/E wird es nur als Coupé geben. Um das starke Stück deutlich zu kennzeichnen, wählte Opel eine auffällige, zweifarbige Einheits-Lackierung: Bis hoch zur Gürtellinie präsentiert sich der GT/E in Pechschwarz, die übrigen Karosseriepartien sind in hellem Gelb gehalten.

Den sportlichen Charakter des Autos unterstreicht zudem der weitgehende Verzicht auf Chromschmuck: Stoßstangen, Kühlergrill, Außenspiegel und Fenstereinfassungen sind genauso schwarz wie der klotzige GT/E-Schriftzug am Heck. Stählerne Sportfelgen mit 5½ Zoll Breite – auf Wunsch gibt es auch sechs Zoll breite, geschmiedete Aluminiumräder – dienen als weitere Erkennungsmerkmale.

Sportliche Atmosphäre vermittelt auch die Innenraum-Gestaltung. Mit Ausnahme der freundlich wirkenden, gelb-schwarz gemusterten Sitzbezüge sind die Verkleidungen fast ausnahmslos in Schwarz gehalten. Tadellos abzulesen ist der große Drehzahlmesser. Das Kunststoff-Sportlenkrad mit seinen gelochten Speichen liegt gut in der Hand. Überhaupt läßt die Ausstattung des Sport-Kadett kaum zu wünschen übrig: Halogen-Hauptscheinwerfer, heizbare Heckscheibe, Automatikgurte, Zusatzinstrumente (Öldruckmesser, Öltherm ometer) und elektrischer Scheibenwascher gehören zum serienmäßigen Lieferumfang.

Die wichtigste Neuerung findet sich freilich unter dem Blech: der 105 PS starke Vierzylindermotor. Bei ihm handelt es sich um das altbewährte 1,9 Liter-Triebwerk, das in der 90 PS-Aus-

Audi

Die sicheren Komfort-Limousinen, die Ihnen jetzt eine noch bessere Garantie geben:

Die neue Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

Die perfekte Technik gibt diesen Modellen überzeugende Fahreigenschaften. Durch den Frontantrieb und ein Hochleistungs-Fahrwerk. Und sie gibt ihnen viel Sicherheit. Mit dem Lenkstabilen Bremssystem und der Sicherheitspassagierzelle.

Die großzügige Serienausstattung sorgt für überlegenen Fahrkomfort. Zum Beispiel durch das wirksame Belüftungs-Heizungssystem, anatomisch sehr gut geformte Sitze und die beheizbare Heckscheibe.

Jetzt bietet Audi einen entscheidenden Vorteil mehr: Die Jahresgarantie ohne km-Grenze. Das gilt für alle Teile des Autos, also auch für Radio und Batterie. Damit wird die Kaufsicherheit bedeutend erhöht. Damit Sie sichergehen, die richtige Wahl getroffen zu haben, wenn Sie sich für einen Audi oder Ro 80 entscheiden.

Wir wünschen Ihnen eine gute Fahrt. Ohne km-Grenze.

Audi

Eine gute Technik ist die beste Garantie.

Fahrbericht

Opel Kadett GT/E

führung schon im ehemaligen Rallye-Kadett Dienst tat, und in der um 15 PS stärkeren Version bereits vom Manta GT/E her bekannt ist. Für optimale Gemischaufbereitung sorgt hier eine von Bosch entwickelte L-Jetronic-Anlage, die die Einspritzmenge in Abhängigkeit von Luftmenge, Drehzahl und Motortemperatur reguliert.

Verstärkungen an Vorderachse und Kraftübertragung, größere (vom Manta stammende) Scheibenbremsen und eine durch progressive Federn, Bilstein-Stoßdämpfer, stärkere Stabilisatoren und 175/70 HR 13-Reifen (Veith-Pirelli) straffere Fahrwerksabstimmung tragen der Mehrleistung Rechnung. Serienmäßig verfügt der Kadett über vier Vorwärtsgänge, doch werden gegen Aufpreis ein Fünfganggetriebe und zahlreiche sportliche Extras wie Sperrdifferential und diverse Achsübersetzungen angeboten. ▷

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 93 x 69,8 mm, Hubraum 1897 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,2 : 1, Leistung 105 PS bei 5400 U/min, spezifische Leistung 55,3 PS/Liter, maximales Drehmoment 15,2 mkg bei 3400—4600 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5400 U/min) 12,6 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nokkenwelle, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsysteminhalt 6,8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölinhalt Motor 3,8 Liter, L-Jetronic-Einspritzanlage (Bosch), Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 540 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,428, II. 2,156, III. 1,366, IV. 1,0, R. 3,317, auf Wunsch Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,875, II. 2,399, III. 1,763, IV. 1,259, V. 1,0, R. 3,663, Achsantrieb 3,44, auf Wunsch 3,67.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Starrachse an Längslenkern und einem Querlenker, vorn und hinten Schraubenfedern, Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer und Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Felgen 5½ J x 13, auf Wunsch Leichtmetallfelgen 6 J x 13, Gürtelreifen 175/70 HR 13.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit . . .	**184 km/h**
Beschleunigung	
0 bis 100 km/h	**10,2 s**

DIE STARTSTARKE- (läßt Hitze kalt - startet kraftvoll bei Kälte)
DAS ALLWETTER-KRAFTPAKET

Einbauen und vergessen - dazu wissen, daß man einen verläßlichen Alleskönner im Fahrzeug hat - ein Wunsch, den wir Ihnen jederzeit erfüllen können.

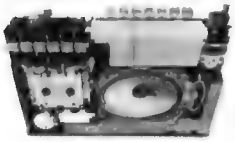
Die STARTSTARKE von HOPPECKE mit dem AQUAGEN-WARTUNGSFREI-SYSTEM ist ein solides Kraftpaket mit besonders hitzebeständigem Plattenmaterial für hohe Motorraum-Temperaturen und im Winter - ob Schneematsch oder knackige Kälte, sie startet - worauf Sie sich verlassen können. Die STARTSTARKEN ALLWETTER-KRAFTPAKETE gibt es für alle gängigen Fahrzeugtypen, auch ohne WARTUNGSFREI-SYSTEM, als Standard-Kraftpaket.

HOPPECKE QUALITÄTSBATTERIEN
DIE STARTSTARKEN, VERLÄSSLICHEN

Bitte besuchen Sie uns auf der IAA 75, Halle 8, Obergeschoß, Stand 8230.

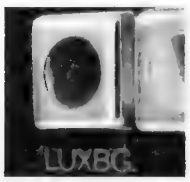
Dieser Radio-Recorder klingt, als wäre er doppelt so groß.

Radio-Recorder klingen oft so, als spielte nur das halbe Orchester. Anders beim bajazzo compact 201: Durch 7 Watt Ausgangsleistung und spezielle Frequenzanhebungen geben



die zwei Lautsprecher eine unglaubliche Klangfülle wieder.

Speziell bei Telefunken: die grüne Luxemburg-Taste.
Neben den vier Wellenbereichstasten UKW, MW, LW, KW und der Taste für UKW-Scharfabstimmung (AFC) hat der bajazzo compact 201 eine spezielle



Taste für Radio Luxemburg. Auf Tastendruck können Sie damit jederzeit Europas beliebtesten Musiksender empfangen.

Speziell bei Telefunken: die Batterieregenerierung.
Der bajazzo compact 201 ist mit der Telefunken-Longlife-Technik ausgestattet, die bei wechselweisem Batterie-/Netzbetrieb die Lebensdauer der Batterien bis um das Vierfache verlängert.

Speziell bei Telefunken: vier Arten der Stromversorgung.
Der bajazzo compact 201 ist nicht nur über das eingebaute Netzteil zu betreiben, sondern auch mit Monozellen, wiederaufladbaren Mallory-Rechargeable-Zellen oder Dryfit-Akku. Eine Ladeautomatik ist selbstverständlich eingebaut.

Die Chromdioxid-Automatik.
Wenn Sie Chromdioxid-Cassetten verwenden, schaltet die Automatik elektronisch auf eine höhere Löschfrequenz um.

Feldstärkeabhängiges Anzeigeinstrument.
Damit erkennen Sie, wie stark jeder UKW-Sender empfangen wird.

Telefunken-Geräte erhalten Sie beim Fachhändler.
Auch den dicken Telefunken-Report.

Sollte er vergriffen sein, schreiben Sie an Telefunken, Fernseh und Rundfunk GmbH, 3 Hannover, Göttinger Chaussee 76, Abt. WB.

TELEFUNKEN

Telefunken. Technik, mit der die meisten Funk- und Plattenstudios arbeiten.

bajazzo compact 201

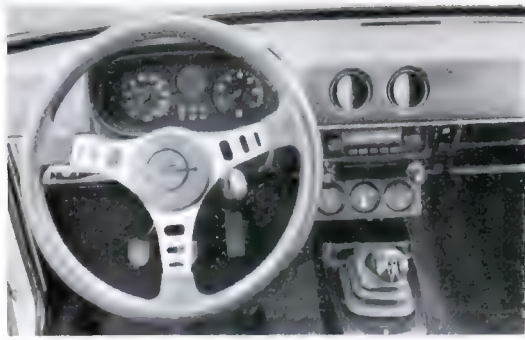
Y&R

Fahrbericht

Opel Kadett GT/E

Spritzig und handlich

Daß der auffällige Einspritz-Kadett nicht nur Schauobjekt ist, läßt schon sein Leistungsgewicht von 8,6 kg/PS vermuten. Und auch die vom Werk angegebenen Fahrleistungen – Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,2 s, Höchstgeschwindigkeit 184 km/h – attestieren ihm ernst zu nehmende sportliche Qualitäten. Das ließ der GT/E bei den Probefahrten auch deutlich erkennen. Die 1,9 Liter-Maschine hat mit dem 900 kg-Auto leichtes Spiel, sorgt bei niedrigen Drehzahlen für kräftigen Schub und gibt sich auch oberhalb von 5000 U/min sehr drehfreudig und spritzig. Voll zur Geltung



Gibt es serienmäßig: Sportlenkrad . . .

. . und gelb-schwarze Sitzbezüge.

bringt der schnelle Kadett seine Vorzüge vor allem auf kurvenreichen Strekken: Hier machen sich außer seinem Temperament auch die gute Straßenlage und die ausgeprägte Handlichkeit positiv bemerkbar. Der GT/E verhält sich in Kurven ähnlich neutral wie seine schwächeren Brüder, erreicht aber dabei höhere Geschwindigkeiten. Trotz breiterer Reifen, die etwas höhere Lenkkräfte erfordern, ist der Kadett GT/E ausgesprochen kurvenwillig und wendig.

Die Serienproduktion des in Antwerpen gefertigten GT/E ist bereits angelaufen. Noch in diesem Jahr wird das Coupé als Tourenwagen in der Gruppe 2 homologiert, die Einstufung als Serien-Tourenwagen soll baldmöglichst erfolgen. Daß der neue Kadett das Zeug dazu hat, im Sport eine gute Figur abzugeben, steht außer Zweifel. Ob er auch die Verkaufserwartungen des Hauses Opel erfüllt, muß abgewartet werden — immerhin kostet er 12 950 Mark. *Werner Schruf*

Meilen-Pirelli

Drei Reifen in einem

Kilometer-Reifen
Sicherheits-Reifen
Komfort-Reifen

SONDERMELDUNG

Platz 1 im großen Reifentest der Zeitschrift GUTE FAHRT (August 1975): Der neue Meilen-Pirelli

Erster Platz für den neuen Meilen-Pirelli im Test der Automobil-Zeitschrift MOT (März 1975)

Beide Tests bestätigen die große Leistung des neuen Meilen-Pirelli im Härtetest Alaska-Feuerland. Wo andere drei Satz Reifen brauchten, schaffte es der neue Meilen-Pirelli ohne Reifenwechsel.

Wichtige Nachricht für alle Besitzer von Wagen, die schneller als 180 km/h schaffen:

Bester Hochgeschwindigkeits-Reifen im Reifentest der Zeitschrift AUTO MOTOR UND SPORT: Der Sprint-Pirelli – mit weitem Abstand vorn (Juni 1975)

Kaufen Sie die Qualitätsmarke im deutschen Reifenmarkt: Pirelli.
Bei Ihrem Reifen-Fachhändler.

1000 Alaska-Feuerland-Bücher zu gewinnen

Fritz B. Busch schrieb für Sie viele aufregende Seiten über das Abenteuer auf der Traumstraße der Welt (ab jetzt im Buchhandel, über 200 Seiten, viele Farbfotos).
Gewinnkarten bei Ihrem Reifenhändler.
(Einsendeschluß: 30. November 1975)

Nachrichten aus der Technik

Porsche mit Dieselmotor

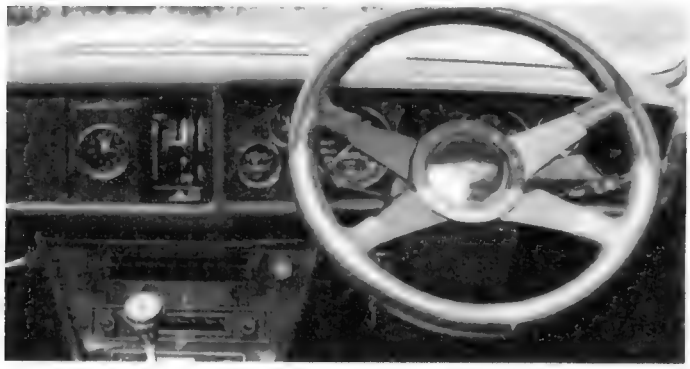
Der erste Porsche mit Dieselmotor ist rund achtmal kleiner als sein Vorbild. Für etwa 1000 Mark ist der gelungene Modell-Nachbau des Porsche-Renn-Turbo als Bausatz im Modellbaueinzelhandel erhältlich. Der Bausatz enthält außer Motor, Fahrwerk und Karosserie auch die drahtlose Fernsteuerung. Als Antrieb dient dem bis zu 80 km/h schnellen Zwerg ein 3,27 ccm kleiner Zweitakt-Dieselmotor, der bei einem nahezu quadratischen Hub/Bohrungsverhältnis (16,0 x 16,1 mm) 0,45 PS bei 12 500 U/min abgibt. Der ausschließlich durch den Fahrtwind gekühlte Motor wird nicht mit Benzin, sondern mit einem Gemisch aus Petroleum und Äther betrieben. Der nur 180 Gramm schwere und mit einer zweifach gelagerten Kurbelwelle versehene Kleindiesel verfügt über einen nutzbaren Drehzahlbereich von 2000 bis 16 000 U/min.

Achtmal kleiner: Porsche-Renn-Turbo mit Dieselmotor.

Panther Rio — Limousine aus England

Die in Surrey, England, ansässige Firma Panther Westwinds Limited, die vor allem durch die Nachbildung des Jaguar SS 100 von sich reden machte, stellte jetzt eine normale Limousine vor, die nach Leistung und Größe in die sportliche Mittelklasse zielt. Die Karosserie des als „Panther Rio" bezeichneten Viertürers besteht aus Aluminium, die Ausstattung — mit viel Holz — ist exklusiv.

Verwandtschaft mit Triumph nicht zu leugnen: Panther Rio.



Als Antriebsquelle dient der wassergekühlte Vierzylindermotor des Triumph Dolomite Sprint, der über so sportliche Attribute wie 16 Ventile, obenliegende Nokkenwelle und 2 SU HS 6 Vergaser verfügt. Der fünffach gelagerte Motor (Bohrung x Hub: 90,3 x 78 mm) ist 9,5:1 verdichtet und leistet 127 PS bei 5700 U/min. Das maximale Drehmoment von 17,5 mkg stellt sich bei 4500 U/min ein. An die Maschine angeflanscht ist ein vollsynchronisiertes Viergangetriebe mit elektrisch zuschaltbarem Overdive. Das Fahrwerk präsentiert sich vergleichsweise konservativ. Querlenker, Schraubenfedern und Stabilisator sind die Hauptmerkmale der Vorderradaufhängung. Die hintere Starrachse wird durch Längslenker geführt und ebenfalls über Schraubenfedern gegenüber der Karosserie abgefedert. Die mit einem Verstärker operierende Bremsanlage verfügt über Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Der Panther Rio rollt auf 5½ Zoll breiten Leichtmetall-Felgen und auf Gürtelreifen der Dimension 175/70 HR 13. Die mit 4,13 m Länge sehr kompakte Limousine soll unter 9 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und ca. 185 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen.

BMW 518 mit Normalbenzin

In Anlehnung an die weiterentwickelten Motoren der „Dreier-Reihe" wird nun das gesamte BMW-Vierzylinderprogramm modifiziert. Alle Vierzylindermotoren erhalten den neuen Zylinderkopf (Kennzeichnung E 21) mit geänderten Brennräumen. Vorteile von dieser Umstellung werden vor allem die Käufer des BMW 518 genießen, der nun mit Normalbenzin auskommt.
Die Leistung beträgt bei einem Verdichtungsverhältnis von 8,3:1 nach wie vor 90 PS (bei 5500 U/min), obwohl der Motor mit dem Zweistufenvergaser und dem Ansaugrohr der Dreier-Reihe ausgerüstet ist.
Die Vergaserumstellung offeriert einen weiteren Vorzug: auch die 518-Kunden kommen jetzt in den Genuß einer Startautomatik, der antiquierte Handchoke gehört damit endgültig der Vergangenheit an.
Mit weniger Leistung müssen sich künftig die Käufer eines BMW 520 i zufrieden geben. Die Umstellung von der Kugelfischer-Einspritzung auf die Bosch K-Jetronic kostet rund 5 PS. Verantwortlich für den Leistungsschwund sind einmal die Stauklappe des Luftmengenmessers, zum anderen das von 9,5 auf 9,3 reduzierte Verdichtungsverhältnis.
Der BMW 520, wie der 520 i Superkonsument, soll vorläufig unverändert (mit Ausnahme des Zylinderkopfes) weitergebaut werden.

Motor-Garantie für Alfa Romeo

In Italien hat Alfa Romeo die Garantie für ihre Motoren auf zwei Jahre oder 100 000 km erhöht. Ausgenommen sind sämtliche am Motor installierten elektrischen Aggregate wie Anlasser, Lichtmaschine usw. Auch die Kupplung und das Getriebe unterliegen weiterhin den alten Garantiebestimmungen. In Deutschland gelten hingegen für den Motor eines Alfa die bisherigen Bestimmungen: Ein halbes Jahr Garantie bei unbegrenzter Kilometerzahl.

70er Gürtelreifen von Veith-Pirelli

Den sogenannten Meilen-Pirelli, den Cinturato P 3, gibt es nun auch in den folgenden 70er Dimensionen: 165/70 SR 13, 175/70 SR 13, 185/70 SR 13, 185/70 SR 14. Weitere Größen zur Vervollständigung des Programms sind in Vorbereitung.

Kenner zeichnen sich dadurch aus, daß sie das Besondere schätzen, Genießer dadurch, daß sie das auch bei kleinen Dingen tun.
ATIKA
Mit Würztabaken.
Im Rauch nikotinarm.
ATIKA
ATIKA
Atika – würzig und leicht, mit den wertvollsten Tabaken der Welt.

Kurztest
Citroen CX 2000

Temperamentssache

Ist der CX 2000 mit zwei Liter Hubraum ausreichend motorisiert?

Rund 1000 Mark weniger als der CX 2200 kostet die schwächere Ausführung des großen Citroen, das Modell CX 2000. Für manchen Geld genug, um sich mit etwas weniger Leistung zu begnügen. Auf dem Papier sind dies ohnehin nur zehn PS, und die erzielbaren Fahrleistungen erscheinen zumindest nominell beachtlich. Da sich der CX 2000 auch in der Ausstattung nur in unwesentlichen Details von seinem stärkeren Pendant unterscheidet, scheint er überall dort die richtige Wahl zu sein, wo die Fahrleistungen beim Kaufentscheid nicht im Vordergrund stehen.

Diese Überlegung ist leider nur bedingt richtig. In der Praxis tut sich nämlich der mit zwei Litern Hubraum rund 200 ccm kleinere Vierzylindermotor mit dem nicht gerade leichten Auto ziemlich schwer. Denn das geringere Drehmoment (15,5 mkg statt 17 mkg beim CX 2200) und die wegen der hohen Endgeschwindigkeit ziemlich lang gewählte Achsantriebsübersetzung sorgen dafür, daß sich der Tritt aufs Gaspedal nur sehr schleppend in Beschleunigung umsetzt. Hierüber dürfen auch die relativ guten Beschleunigungswerte nicht hinwegtäuschen, die nur durch kompromißloses Ausschöpfen letzter Drehzahlreserven erzielt werden können. Auch die mit 178 km/h respektable Höchstgeschwindigkeit läßt sich nur dort realisieren, wo sehr langer Anlauf zur Verfügung steht. Hinzu kommt noch, daß der Motor wegen seiner mageren Vergasereinstellung äußerst zäh Gas annimmt und spürbare Reaktionen nur nach Einsatz der zweiten Vergaserstufe zeigt, was wiederum volles und auf die Dauer ermüdendes Durchtreten des Gaspedals erfordert.

In puncto Leistung und Elastizität ist also die kleinere Maschine eindeutig die schlechtere Wahl; sie paßt noch weniger in die Gesamtkonzeption dieses Komfortautos als das 2,2 Liter-Triebwerk. Zwei Tugenden muß man jedoch dem kleineren Motor bescheinigen: Er läuft eindeutig leiser und noch sparsamer. Selbst bei vollem Leistungseinsatz steigt der Kraftstoffverbrauch (Super) kaum über 14 Liter/100 km an, und mit einem Testverbrauch von 12,1 L/100 km zählt der CX mit dem 2 Liter-Motor zweifellos zu den sparsamsten Exemplaren seiner Klasse.

Vom Motor abgesehen muß der Käufer eines Citroen CX 2000 sonst keine wesentlichen Abstriche machen. Das Fahrwerk und die übrigen Aggregate entsprechen exakt denen des stärkeren Modells, nur an der Bereifung wurde etwas gespart: Serienmäßig rollt der CX 2000 auf SR-Reifen (Michelin zX), die nicht nur in ihrem Geschwindigkeitsniveau bei diesem Wagen am Limit sind, sondern auch im Handling spürbar schlechter abschneiden als die HR-Bereifung (Michelin XVS) des stärkeren Modells. ▷

Fotos: Seufert

Wenig Temperament, aber hohe Endgeschwindigkeit durch strömungsgünstige Form: Citroen CX 2000.

Porsche IAA 1973

Haben Sie damals wirklich geglaubt, unsere künftigen Modelle sehen so aus?

1973 haben manche über uns gelächelt, andere haben uns kritisiert.
Heute werden Sie sich mit uns freuen.
Denn aus dem Forschungsobjekt Langzeitauto haben wir die erste Stufe verwirklicht:
Der Porsche wird jetzt aus beidseitig feuerverzinktem THYSSEN-Stahlblech hergestellt.
In enger Zusammenarbeit mit THYSSEN haben wir in langen Versuchen
ein Verfahren entwickelt, verzinkte Stahlbleche im Kraftfahrzeugbau zu verarbeiten.
Deshalb können wir jetzt unser Garantie-Angebot erweitern:
6 Jahre Garantie gegen Durchrosten auf die gesamte Bodengruppe.
Einschließlich aller tragenden Elemente.
1 Jahr allgemeine Garantie ohne Kilometer-Begrenzung.
Zwei vernünftige Gründe mehr, jetzt einen Porsche zu fahren.
Aber vergessen Sie nicht: Porschefahren macht auch mehr Spaß.

PORSCHE

mehr Spaß - mehr Garantie.

Mehr erfahren Sie auf der IAA 1975.
Oder fordern Sie unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft 7 Stuttgart 40. Postfach 400640

Kurztest

Citroen CX 2000

Ein wesentlicher Nachteil des Citroen CX, ganz gleichgültig von welchem Motor angetrieben, zeigte sich erst in der warmen Jahreszeit in aller Deutlichkeit: Die Innenraumtemperatur steigt bei Sonneneinstrahlung wegen der flach geneigten Front- und Heckscheibe rapide an, so daß schon eine Kurzstrekkenfahrt den Saunabesuch erspart. Die in ihrem Durchsatz nur mäßige Lüftung kann daran wenig ändern, und geöffnete Seitenfenster bringen den fast ständig der Sonneneinstrahlung ausgesetzten Insassen eher eine Erkältung ein als die ersehnte Kühlung.

Wie schon beim CX 2200, so wurde auch bei diesem Testwagen ein weiterer, offenbar symptomatischer Mangel registriert: Das werkseitig eingebaute Blaupunktradio, das übrigens in senkrechter Lage ungeschickt placiert ist, vermochte nur bei stark einfallenden Sendern akzeptablen Empfang zu bieten, ansonsten setzte es die Zündfunken in akustische Signale um. Wer also sparen möchte beim Citroen CX, sollte es am Radio tun und nicht am Motor. *G. H.*

Ausstattungs-Unterschiede

Gegenüber dem CX 2200 fehlen folgende Details:

- Ölstandskontrolle
- Große Radzierblenden
- Abschaltbare Innenleuchte
- Handbrems-Kontrollleuchte
- Metallic-Lackierung (nur gegen Aufpreis)

Ungünstig placiert: hängendes Radio in der Mitte.

Komfort im Fond: viel Knieraum und weiche Sofasitze.

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorn um 30° nach vorn geneigt eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 85,5 mm, Hubraum 1985 ccm, Verdichtungsverhältnis 9 :1, Leistung 102 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 51,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 15,5 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5750 U/min) 16,4 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stößelbecher und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Flüssigkeitskühlung mit Pumpe und Thermostat, thermostatisch gesteuerter Ventilator, Kühlsystem-Inhalt 11 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, Ölinhalt Motor 5,8 Liter, 1 Zweistufen-Vergaser Weber 34 DMTR 25, mechanische Benzinpumpe, 68 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 50 Ah, Drehstromlichtmaschine 780 (auf Wunsch 1000) Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf Vorderräder, Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,166 (13,80), II. 1,833 (7,99), III. 1,133 (4,34), IV. 0,75 (3,27), R. 3,153 (13,75), Achsantrieb 4,36.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2845 mm, Spur 1474/1360 mm, Außenmaße 4630 x 1730 x 1360 mm, Kofferraumvolumen 304 L, Eigengewicht vollgetankt 1300 kg (davon Vorderachse 875 kg, Hinterachse 425 kg, Gewichtsverteilung 67,3 : 32,7), Zuladung 440 kg, Personenindexzahl 5,2, Leistungsgewicht vollgetankt 12,9 kg/PS.

Hersteller: S. A. André Citroen, Paris, Frankreich. Importeur: Citroen Automobil AG-Verkaufsgesellschaft, 505 Porz-Westhoven, Nikolausstraße 84—90.

Zum Vergleich

		Citroen CX 2000	Citroen CX 2200
Hubraum	ccm	1985	2175
Leistung	PS bei U/min	102/6000	112/5750
Testverbrauch	Liter/100 km	12,1	13,2
Preis	DM	17 643,—	18 658,—
Beschleunigung in s			
0 bis 60 km/h		5,4	5,0
0 bis 80 km/h		8,6	7,9
0 bis 100 km/h		12,9	11,9
0 bis 120 km/h		18,9	17,4
0 bis 140 km/h		27,3	24,9
1 km mit stehendem Start		34,4	33,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	178,0	187,5
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)			
40 bis 60 km/h		8,2	6,9
40 bis 80 km/h		16,7	13,6
40 bis 100 km/h		24,6	20,2
40 bis 120 km/h		33,5	27,6
40 bis 140 km/h		46,3	37,4
1 km ab 40 km/h		41,1	38,4
Innengeräusch in Phon (dBA)			
Leerlauf im Stand		50	50
Bei 50 km/h		61	62
Bei 80 km/h		67	71
Bei 100 km/h		70	72
Bei 120 km/h		73	73
Bei 140 km/h		75	76
Bei 160 km/h		78	80
Bei 180 km/h		—	84

Mobil SHC: Mehr km pro Motor.

Mit dem vollsynthetischen Schmierstoff Mobil SHC fahren Sie Ihren Motor länger, weil Sie einen 50 % dickeren Schmierfilm haben. Mit besserer Trennung zwischen den gleitenden Teilen. Und folglich mehr Schonung für die gleitenden Teile.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC Temperaturen verträgt, die ein Mineralöl in die Knie zwingen würden. Und damit den Motor meistens auch.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC ohne Zusätze auskommt, die die Viskosität stabilisieren. Denn was es nicht gibt, kann weder verbrennen noch Rückstände in den Kanälen bilden. Darum haben Sie immer gesunde Verbrennung und gesunde Leistung. Und vor allem einen gesunden Motor.

Und Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC bei Kaltstarts augenblicklich schmiert. Und der Motor darum nicht verschleißt. Das alles gibt Ihnen die Sicherheit, daß Sie mit Mobil SHC auch dann noch problemlos fahren und fahren und fahren, während andere schon zahlen und zahlen und zahlen.

Zur freiwilligen Selbstkontrolle:
Die Mobil SHC-Check-Points auf Ihrem Ölwechselanhänger. Sammeln und ins Fahrzeug-Scheckheft kleben. Das spart viel Geld, solange Sie Ihren Wagen fahren.
Und viele Worte, wenn Sie ihn mal verkaufen.

Sie erhalten Mobil SHC bei Kfz-Werkstätten und an ARAL-Tankstellen.

Mobil SHC

Härter als Sie je fahren werden.

DER LANGZEIT-REIFEN

4 Gründe, weshalb der Fulda Rasant ein Langzeitreifen ist.

1.

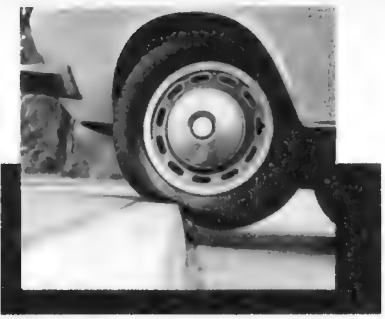
2.

3.

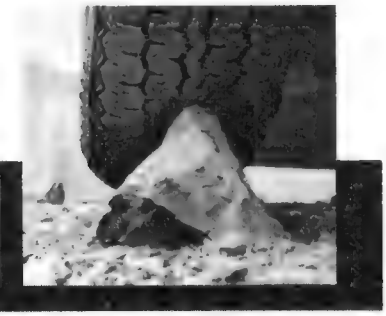
4.

Fulda Rasant.
Der Langzeitreifen, der Geld spart.

Fulda
Stahlgürtelreifen



Langzeit-Polyester-Karkasse
Geschmeidiges Polyestergewebe. Robust, elastisch, stoßschluckend. Sorgt für den hervorragenden Fahrkomfort jedes Fulda Rasant.



Langzeit-Stahlgürtel
Schützt den Fulda Rasant vor Verletzungen. Sorgt für geringeren Rollwiderstand. Ergebnis: längere Lebensdauer des Profils und Kraftstoffersparnis.

Langzeit-Computer-Profil
Computer-entwickelt. Testerprobt. Sorgt für Sicherheit in allen Fahrsituationen. Auch auf nassen Straßen.

Langzeit-Gummimischung
Verschleiß- und abriebfest. Für das entscheidende „Mehr" an Kilometern. Trotzdem überragende Straßenhaftung.

Sichere Sache

Zubehör: Vollvisierhelm, Lederlenkrad, Rasierapparat.

Charakteristisch für den nach dem siebenfachen Motorrad-Weltmeister benannten „Phil Read Premier-Helm" ist die aus aerodynamischen Gründen eckig geformte Kinnpartie und das große Sichtfeld. Damit ist der nur 1,4 Kilogramm schwere Vollvisierhelm auch als Kopfschutz für Motorradfahrer hervorragend geeignet.
Die Schale besteht aus acht Fiberglas-Schichten, die von Hand aufgelegt werden, um Spannungsfreiheit zu erreichen. Ausgeschäumt ist der Premier-Helm mit einer speziellen, für größtmögliche Stoßabsorption sorgenden Schaummasse.
An Visieren stehen vier verschiedene Sichtscheiben in klarer, rauchgrauer, grünlicher und blauer Tönung für die in den Hutgrößen 54 bis 62 lieferbaren Helme zur Auswahl. Besonders vielfältig ist die Farben-Palette: Es werden über 200 Kombinationen angeboten. Die Farbe ist bei den Premier-Helmen übrigens nicht aufgespritzt, sondern in den Kunststoff integriert.
Je nach Design reichen die Preise von 260 Mark bis 350 Mark für den schwarz-weiß gestreiften Original-Phil Read-Kopfschutz. Generalimporteur: Wolfgang Kucera, 7023 Echterdingen, Gutenbergstraße 1.

Schwarz und griffig

Seit Herbst letzten Jahres führt der TÜV Rheinland bei der Prüfung von Sonderlenkrädern dynamische Aufprallversuche durch. Die Folge: Das einst umfangreiche Angebot an Lederlenkrädern ist stark geschrumpft, die Zulassung vieler Lenkräder scheiterte bislang an ungeeigneten Pralltöpfen.

Die italienischen Raid-Lederlenkräder haben die TÜV-Prüfungen erfolgreich bestanden – sie sind für die gängigsten deutschen und französischen Autos zugelassen und kosten etwa 140 Mark. Es gibt sie in verschiedenen Ausführungen: mit 340 oder 365 mm Außendurchmesser, mit schwarzen oder eloxierten Speichen. Zu ihren besonderen Vorzügen zählen hart gepolsterter, griffsympathischer Kranz, praxisgerechter Daumenschutz sowie gute Verarbeitung. Lediglich das aufgesteckte, vom TÜV vorgeschriebene Speichenpolster wirkt primitiv. Vertrieb: Interrad Bona & Frauenheim KG, 58 Hagen, Postfach 526.

Taschen-Barbier

Für Autofahrer und Camper hat Philips einen neuen Rasierer auf den Markt gebracht, der nicht auf ein Stromnetz angewiesen ist. Der kompakte, gut in der Hand liegende Bartstutzer (Verkaufs-Bezeichnung HP 1207) wird von vier Mignon-

Zellen angetrieben, die etwa vier Wochen lang täglich eine gleichmäßige Rasur garantieren.
Zwei Scherköpfe mit je 70 Mikro-Bartfangschlitzen und insgesamt zwölf Silberstahlmessern sorgen für einwandfreie Rasur. Dank der Flip-Top-Automatik bereitet auch das Reinigen des Geräts keinerlei Probleme. Eine Tasche ist im Richtpreis von 56 Mark inbegriffen. Vertrieb: Fachhandel.

Fahrbericht

Leyland Princess 1800/2200

Linientreue

Neues Mittelklasse-Modell aus England.

Als Austin, die von den Produktionszahlen her bedeutendste Marke im British Leyland-Konzern, vor Jahren den 1800 vorstellte, bedeutete dieses Auto eine kleine Sensation. Zum ersten Mal war das Konzept des Mini – quer eingebauter Motor und Frontantrieb – auch bei einer ausgewachsenen Mittelklasse-Limousine angewandt worden.

Der Nachfolger des 1800, der unter den Markennamen Austin, Morris und Wolseley gebaut wird, vertritt ebenfalls dieses Prinzip, unterscheidet sich aber von seinem Vorgänger durch eine völlig neu entworfene Karosserie.

Gute Raumausnutzung

Die ausgeprägte Keilform dieses neuen Blechkleides ist etwas gewöhnungsbedürftig, bietet aber den Vorzug relativ geringen Luftwiderstandes. Der Luftwiderstandsbeiwert (C_W-Wert) konnte gegenüber dem alten 1800 von 0,453 auf 0,408 verringert werden, was sich auf Verbrauch und Höchstgeschwindigkeit günstig auswirkt.

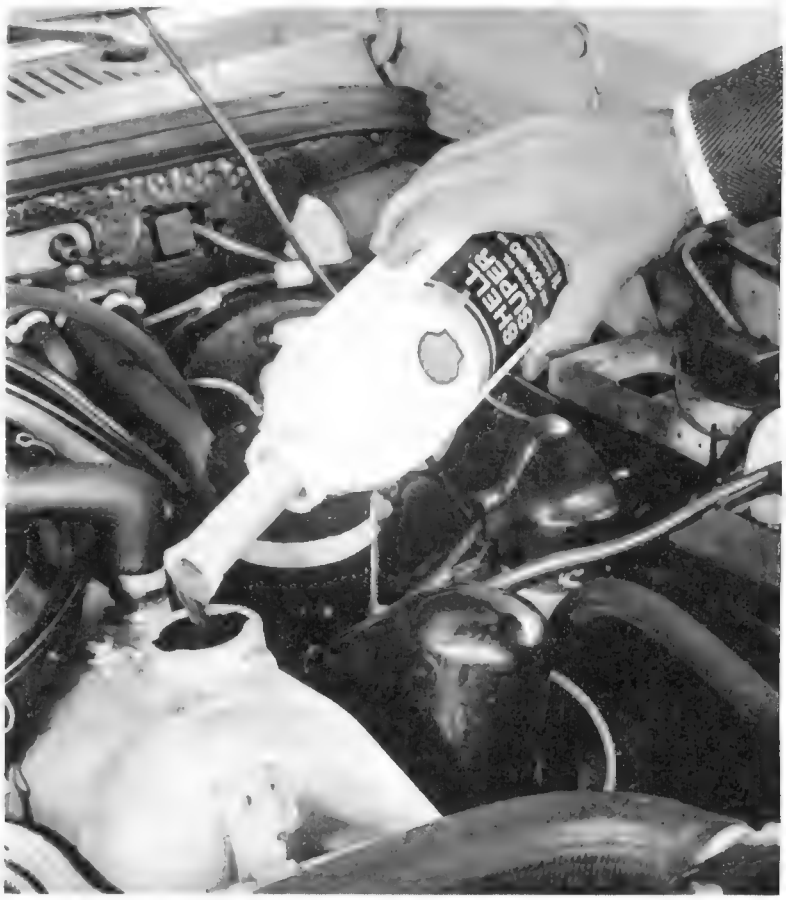
Beim Karosserieentwurf stand gute Aerodynamik im Mittelpunkt.

Daß die extrem kurze Frontpartie, die den 1800 auszeichnete und die durch das quer eingebaute Triebwerk möglich wurde, bei der auf die Bezeichnung Princess hörenden neuen Ausführung nicht mehr zu finden ist, geht auf das Konto der Sicherheitsvorschriften. Um für mehr Knautschzone zu sorgen, mußte der Motor weiter von der Trennwand zwischen Motor- und Passagierraum weggerückt werden, wodurch die Gesamtlänge von 4240 auf 4455 mm anwuchs.

Daraus resultiert nicht nur eine erheblich verbesserte passive Unfallsicherheit, sondern auch eine bessere Zugänglichkeit der wichtigsten Aggregate bei Wartungsarbeiten: Beispielsweise kann nun die Kupplung zerlegt werden, ohne daß vorher das gesamte Triebwerk ausgebaut werden muß. Der Kühler, der beim 1800 ebenso wie beim Mini seitlich placiert war, sitzt nun in der üblichen Weise hinter dem Kühlergrill und wird von einem Ventilator in seiner Arbeit unterstützt.

Obwohl durch die längere Knautschzone Raum verschenkt wurde, kann

Es ist ein kleiner Unterschied, ob Sie Ihr Motorenöl so nachfüllen. Oder so.



Wir sind gegen die Kleckereien. Und dafür, daß Ihre sauberen Sachen sauber bleiben. Also haben wir eine Öldose entwickelt, die einige Ideen besser ist.

Sie schrauben den Deckel auf und ziehen mit ihm ein Plastikrohr aus der Öldose: den Einfüllrüssel. Schon können Sie das Öl einfüllen – schnell und sauber, ohne zu kleckern und ohne sich umständlich zu bücken.

Brauchen Sie nicht die gesamte Menge, schieben Sie den Einfüllrüssel mit dem Deckel in die Dose zurück. Kein Tropfen Shell Super Motor Öl geht verloren. Diese einzigartige Nachfülldose können Sie unbesorgt zu Hause aufbewahren oder in Ihrem Kofferraum. Sie läuft nicht aus und ist immer zur Hand.

Bei Shell ist auch das Selbsttanken leicht geworden. Das Einkaufen: Im Shell Shop bekommen Sie geprüftes Autozubehör, Batterien, ein großes Reifenangebot, erstklassige Autokarten und, und, und . . .

Sie sehen: Wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.

Shell.
Auch im Kleinen groß.

Charly würde Volvo fahren. Und keinen anderen.

Er ist 10mal mit 60, 65 km/h gegen eine Betonwand gerast. Er hat sich 20–30mal überschlagen. Er ist seitlich gegen Hindernisse geprallt. Und er ist immer noch ziemlich gut erhalten.

Er hat gelernt, wie weit man sich auf einen Volvo verlassen kann. Denn er hat seine konsequente Sicherheit hautnah und immer wieder erlebt.

Und dabei konnte er noch nicht einmal alle Volvo-Vorzüge kennenlernen. Z.B. den konsequenten Komfort und die konsequente Wirtschaftlichkeit. Er weiß nichts von den individuell einstellbaren Sitzen, der perfekten Heizung, der Frischluftanlage. Er hat keine Ahnung von den 14 feuerverzinkten Karosserieteilen und von der Bodenschwellenbelüftung gegen Rost durch Schwitzwasser. Und ihn läßt auch die Volvo-Garantie – 1 Jahr ohne km-Begrenzung – völlig kalt.

Allerdings hat er einen entscheidenden Vorzug: Er ist konsequent. Er würde sich nie in ein Auto setzen, das seinen aus vielen Tests gewonnenen Sicherheitsanforderungen nicht genügt. Und wie ist das mit Ihnen?

VOLVO

Das konsequente Automobil

Charly erwartet Sie auf dem Volvo-Stand der IAA. PKW: Halle 5, Stand 5105

Volvo Info-Paket anfordern bei Volvo Deutschland GmbH Vertriebsgesellschaft, 6057 Dietzenbach-Steinberg, Abt. AMS

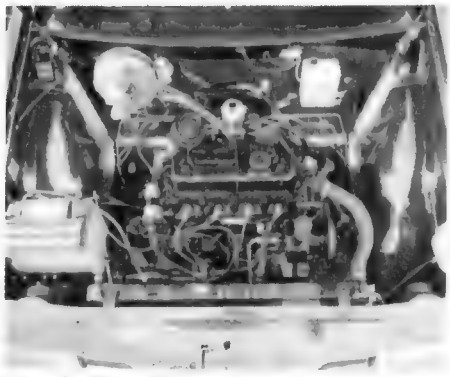
Fahrbericht

Leyland Princess 1800/2200

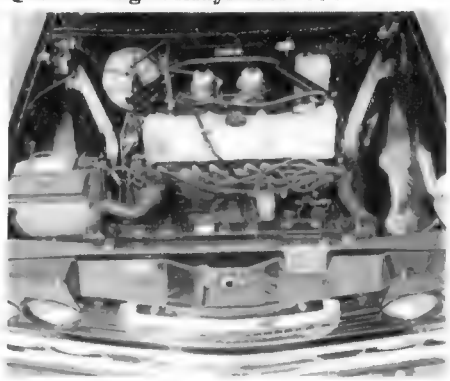
dem neuen Austin Raumökonomie nicht abgesprochen werden – im Gegenteil: In Anbetracht der bescheidenen Außenabmessungen und des gegenüber dem Vorgänger geringfügig verkürzten Radstands bietet der Innenraum sehr viel Platz. Selbst wenn die vorderen Sitze bis in die letzte Raste zurückgeschoben werden, verbleibt im Fond ein ausreichender Knieraum, und die Innenbreite ist so reichlich bemessen, daß drei Personen hinten recht bequem nebeneinander sitzen können. Auch der Kofferraum der ausschließlich viertürig lieferbaren Princess weist ausreichendes Format auf.

Keine so glückliche Hand bewiesen die Engländer bei der Gestaltung des Armaturenbretts. Auf seiner Oberseite zieht sich über die ganze Breite ein imitiertes Luftgitter aus billig wirkendem Kunststoff, das nicht nur keinerlei Funktion hat, sondern auch noch häßlich aussieht. Die Rundinstrumente sind zwar direkt im Blickfeld des Fahrers angeordnet, spiegeln aber leider so stark, daß das Ablesen nicht gerade leicht fällt. Praxisgerecht geriet dagegen die Anordnung der Bedienungshebel. Der zweistufige Scheibenwischer und der elektrische Scheibenwascher werden mit einem Hebel an der Lenksäule in Betrieb gesetzt, weniger wichtige Funktionen übernehmen gut erreichbare Kippschalter am Armaturenbrett. Die Sitzposition, die beim alten 1800 wegen des extrem flach liegenden Lenkrads nicht befriedigen konnte, gibt im Neuen keinen Anlaß zur Beanstandung mehr.

Die bequemen Sitze sind bei der billigeren Austin-Version mit Kunststoff, beim nobleren Wolseley, der an einem etwas anders gestalteten Kühlergrill und Doppelscheinwerfern zu erkennen ist, mit sympathischerem Velours-Stoff bezogen. In der Bundesrepublik, wo der Princess Anfang 1976 angeboten werden soll, wird es voraussichtlich eine Mischung aus Austin und Wolseley geben: außen Austin, innen die gepflegtere Wolseley-Ausstattung. Zudem werden wahrscheinlich nur die sogenannten HL-Typen (Highline) ins Verkaufsprogramm des deutschen Importeurs aufgenommen, die über eine reichhaltige Grundausstattung verfügen und beispielsweise serienmäßig Automatikgurte vorn, getönte Scheiben (Windschutzscheibe aus Verbundglas) und Kindersicherungen in den hinteren Türen besitzen.



Quer im Bug: Vierzylinder- . . .



. . . und Sechszylindermotor.

Mit vier und sechs Zylindern

Zwei Motoren stehen für den neuen Leyland Princess zur Wahl: ein 1798 ccm großes Vierzylinder-Triebwerk mit seitlich im Block angeordneter Nockenwelle, das bei 5200 U/min 82 PS leistet, sowie ein Reihensechszylinder mit obenliegender Nockenwelle, der einen Hubraum von 2227 ccm aufzuweisen hat und es bei 5250 U/min auf 110 PS bringt.

Beide Motoren, obwohl von der Konstruktion her vollkommen verschieden, sind sich im Charakter recht ähnlich: Sie fühlen sich im unteren Drehzahlbereich am wohlsten und erfreuen den Fahrer durch gute Elastizität, die bei gemächlicher Fahrweise nur selten den Griff zum Schalthebel notwendig macht. ▷

Technische Daten

Leyland Princess 1800 HL
(Werte für 2200 HLS in Klammern)

MOTOR

Vierzylinder (Sechszylinder)-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80,26 x 89 (76,2 x 81,28) mm, Hubraum 1798 (2227) ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 82 PS bei 5200 U/min (110 PS bei 5250 U/min), spezifische Leistung 45,6 (49,4) PS/Liter, maximales Drehmoment 14,1 mkg bei 2750 U/min (17,1 mkg bei 3500 U/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5200 bzw. 5250 U/min) 15,4 (14,2) m/s, 5fach (7fach) gelagerte Kurbelwelle, Nockenwelle im Zylinderblock, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, (2200: obenliegende Nockenwelle), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, thermostatisch gesteuerter Elektro-Ventilator, Druckumlaufschmierung, 1 SU-Vergaser HS 6 (2 SU-Vergaser HIF 6), 72 Liter-Tank, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,29 (12,24), II. 2,06 (7,66), III. 1,38 (5,13), IV. 1,00 (3,72), R. 3,07 (11,4), Achsantrieb 3,72.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn und hinten Einzelradaufhängung, Hydragas-Verbundfederung, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Bremskraftverstärker, Felgen 4½ J x 14, Gürtelreifen 185/70 SR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2673 mm, Spur 1473/1458 mm, Außenmaße 4454 x 1723 x 1411 mm, Leergewicht 1160 (1195) kg, zulässiges Gesamtgewicht 1560 (1595) kg, Zuladung 400 kg, Leistungsgewicht 14,1 (10,9) kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)
Höchstgeschwindigkeit 158 (171) km/h
Beschleunigung
0 bis 60 km/h . . . . 7,0 (6,0) s
0 bis 80 km/h . . . . 10,5 (9,0) s
0 bis 100 km/h . . . . 15,8 (13,4) s

Hersteller: BLMC Ltd., Birmingham, England.
Importeur: A. Brüggemann & Co. GmbH, 4 Düsseldorf.

Wir bauen Motorräder zum Fahren

Für BMW Freunde ist die Anzahl der Zylinder und PS, das System der Ventilsteuerung, ja selbst der Preis von zweitrangiger Bedeutung. Sie interessiert das Ergebnis, das mit der vorhandenen Technik zu erzielen ist. Punktum.

Wir bauen Motorräder, die nicht nur mit technischen Detaillösungen glänzen, sondern deren Gesamtkonzept das Optimum darstellt. Einen Motor, mit dem man nicht nur stundenlang schnell fahren, sondern auch sanft und ruckfrei durch Felder und Wiesen bummeln kann. Wir bauen ein Fahrwerk, das dem Fahrer fast das gleiche Standvermögen schenkt, das die ganze Maschine hat. Gleichgültig, wie wellig, wie kurvig oder wie lang die Straße ist.

Und wir bauen einen Antrieb, den man behandeln kann, als sei er nicht vorhanden.

BMW. Die schönste Form, irgendwohin zu fahren.

BMW R 90S 49,3kW(67PS) · BMW R 90/6 44,2kW(60PS)
BMW R 75/6 36,8kW(50PS) · BMW R 60/6 29,5kW(40PS)

BMW – Freude am Fahren

Fahrbericht

Leyland Princess 1800/2200

Im oberen Drehzahlbereich tun sich die beiden Langhuber schwer und werden laut und brummig – vor allem natürlich der kleinere Vierzylinder. An das hohe Niveau, das beispielsweise die modernen Konstruktionen von BMW gesetzt haben, kommen also beide bei weitem nicht heran – es sind brave Bauernmotoren, die weder in Leistung noch in Laufkultur höhere Ansprüche zu erfüllen vermögen.

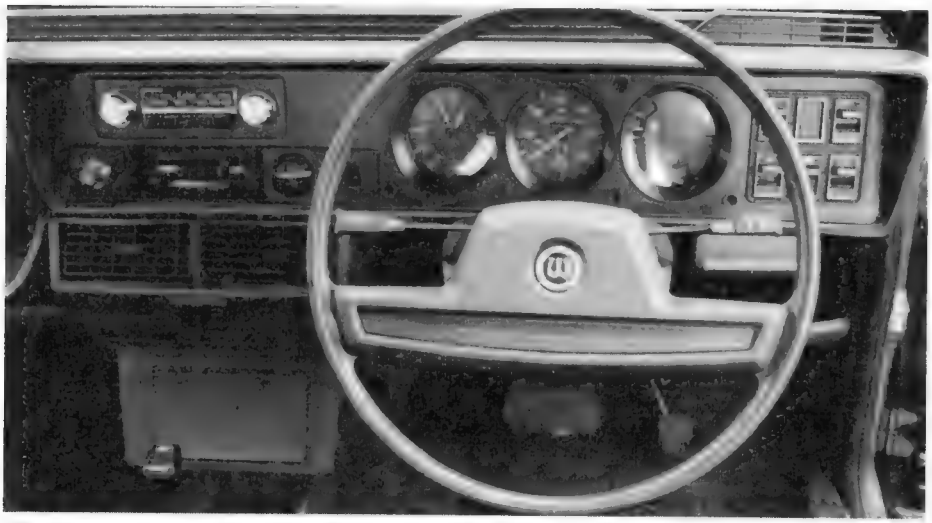
Die Fahrleistungen sind höchstens durchschnittlich: Der 1800 beschleunigt nach Werksangabe in 15,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 158 km/h, der 2200 bewältigt den Spurt auf 100 km/h in 13,4 Sekunden und ist 171 km/h schnell. Diese Angaben gelten jeweils für die Ausführungen mit handgeschaltetem Vierganggetriebe; auf Wunsch ist der neue Austin auch mit einer von Borg Warner stammenden Dreigangautomatik lieferbar.

Aufwendiges Fahrwerk

Der Austin Princess erhielt wie sein kleinerer Bruder Allegro die sogenannte Hydragasfederung – ein Prinzip, das der von Citroen verwendeten Hydropneumatik nicht unähnlich ist. Das Ergebnis freilich ist längst nicht so gut wie bei den französischen Limousinen. Der Austin, der vorn und hinten Einzelradaufhängung besitzt, bietet einen zwar guten, angesichts des hohen konstruktiven Aufwands jedoch nicht außergewöhnlichen Federungskomfort.

Um das dem alten 1800 anhaftende Poltern auf schlechten Wegstrecken zu verhindern und den Abrollkomfort insgesamt zu verbessern, bekam der Princess breite Reifen auf schmalen Felgen: Die Kombination von Pneus der Dimension 185/70 SR 14 mit nur viereinhalb Zoll breiten Felgen darf mit Recht als ungewöhnlich gelten.

Die Fahreigenschaften erwiesen sich bei den ersten Probefahrten als unproblematisch und sicher: Der Austin untersteuert deutlich und zeigt beim Gaswegnehmen in schnell gefahrenen Kurven nur geringe, leicht korrigierbare Lastwechselreaktionen. Nicht ganz befriedigen kann dagegen die Handlichkeit des mit einer ziemlich indirekten Lenkung ausgerüsteten Vierzylinder-Modells, während sich der serienmäßig mit einer direkter übersetzten Servolenkung ausgestattete Sechszylinder mühelos dirigieren läßt.



Weniger praxisgerecht als die Betätigungshebel fielen die Instrumente aus.

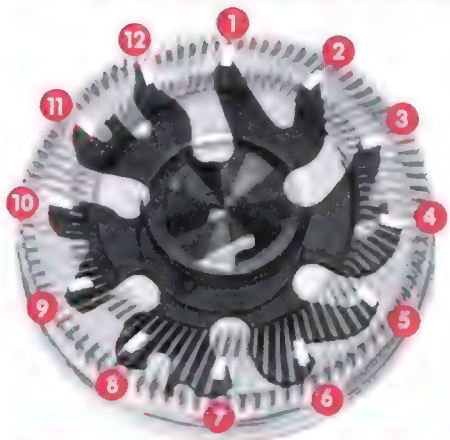
Bequeme Sitzverhältnisse offeriert der Princess vor allem den Vornsitzenden.

Chancen in Deutschland?

Englische Autos gehören auf dem deutschen Markt zu den Außenseitern – nicht zuletzt deshalb, weil sie als überdurchschnittlich reparaturanfällig gelten. Die schlimmsten Leiden, wie beispielsweise der vorzeitige Motorexitus bei Autobahnfahrten mit Vollgas, der bei britischen Autos früher zur Tagesordnung gehörte, dürften zwar heute beseitigt sein, so daß von dieser Seite her nun weniger gegen den Kauf eines Autos von der britischen Insel spricht. Nachteilig sind aber die relativ geringe Werkstattdichte und die meist sehr unterschiedliche Qualität dieser Betriebe. Für den neuen Austin spricht auf der anderen Seite seine intelligente Konzeption und sein voraussichtlich günstiger Preis: Der 1,8 Liter soll unter 13 000, der 2,2 Liter unter 15 000 Mark angeboten werden. *Götz Leyrer*

Der Neue

Mehr Messer, mehr Leistung, mehr Gründlichkeit.



**NEU: Ro12 mit 12 Messer-Technik.
6 Messer mehr
für noch mehr Gründlichkeit.**

Die doppelte Messerzahl – das ist das Kernstück des neuen Philips Ro 12. Das Kernstück einer gründlicheren Rasur. 12 Messer rotieren jetzt unter jedem Scherkopf. Statt 6 wie bisher. Für eine 60% höhere Schnittfolge. Für die Sicherheit einer haargenauen Rasur. Bei jedem Bart. Auf jeder Haut. Zu seiner besonderen Leistung kommt seine aufregend neue Form und sein besonderer Komfort: Der 9-Stufen-vario-Regler. Er stellt die Rasierschärfe auf jede Bart- und Hautpartie ein. Der ausklappbare Langhaarschneider. Er arbeitet nach dem schnittsicheren Scherenprinzip.

PHILIPS

PHILIPS

Ro12

PHILIPS ROTOR SYSTEM **Die Sicherheit einer haargenauen Rasur**

Rätsel **Nr. 56** - Eins von 75:

Mit REVAL rätseln und gewinnen!

Für alle, die Spaß am Spiel haben: der große REVAL-Rätsel-Spaß. Mit 4 Gewinnrunden. Insgesamt 40.444 Preise.

4x1 Stadtauto: VW Polo, FIAT 126, MINI 1000, AUDI 50

4x10 Hobby-Pakete nach Wahl, im Wert von je DM 500,–

4x100 Armband-Uhren im REVAL-Design

4x10.000 Riesen-Rätsel-Poster (1 qm groß)

So wirds gemacht: Rätsel vollständig lösen, Adresse eintragen, (Blockbuchstaben), ausschneiden und an REVAL-Rätsel 763 Lahr, Postfach 100, schicken.

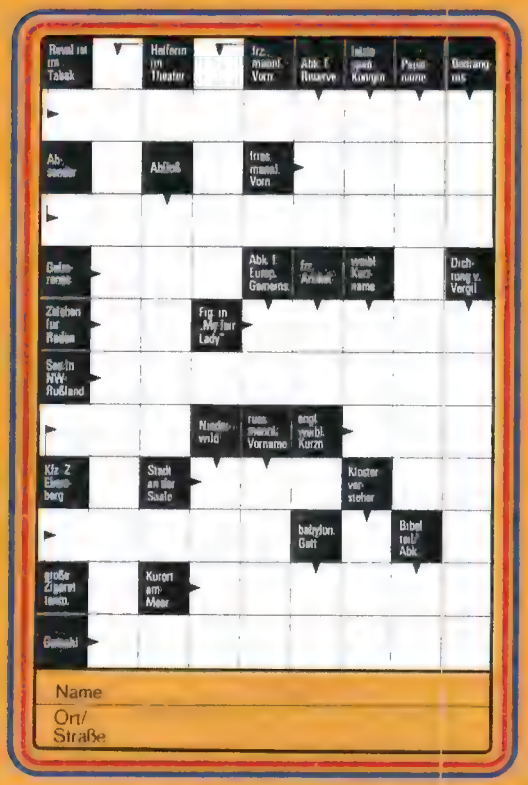
Wo gibt es weitere Rätsel? Bei Ihrem Händler (vor der Kasse), in Gaststätten (als Bierdeckel), in Zeitschriften und Tageszeitungen (als Anzeigen) und bei REVAL, Lahr. **Rätseln Sie mit.**

Teilnahmebedingungen: Nur ausreichend frankierte Sendungen mit deutlichem Absender auf jedem Rätsel können teilnehmen. Mitmachen darf jeder über 18 Jahre, ausgenommen REVAL-Mitarbeiter.

Es gibt 75 REVAL-Rätsel und vier REVAL-Gewinn-Runden. Sie können mit jedem Rätsel, das Sie finden und richtig lösen an jeder Runde teilnehmen. Alle Rätsel, die Sie bis zum 25.8.75 einschicken, nehmen an der ersten Runde teil. Alle Rätsel, die Sie bis zum 8.9.75 einsenden, sind an der zweiten Runde beteiligt. Dann gibt es eine dritte Runde – einsenden bis zum 22.9.75 – und eine vierte und letzte – Einsendeschluß: 6.10.75 (jeweils Poststempel). Alle REVAL-Gewinn-Runden sind unabhängig voneinander, jede ist mit 10.111 Preisen ausgestattet – insgesamt also 40.444

Bei mehr als 10.111 richtigen Einsendungen je Runde entscheidet das Los.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



AMS 2 56

REVAL CIGARETTEN

Naturrein im Tabak

Fahrbericht

Audi 80 GTE

Vor genau zwei Jahren, anläßlich der letzten IAA, erweiterte Audi die Audi 80-Modellreihe, damals Bestseller im Firmenprogramm, um eine leistungsfreudigere GT-Variante. Sie zeichnete sich durch einen hubraumstärkeren 1,6 Liter-Vergasermotor mit 100 PS und eine sportive Ausstattung aus.

Technische Daten

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,5 x 80 mm, Hubraum 1588 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,5 : 1, Leistung 110 PS bei 6100 U/min, spezifische Leistung 69,3 PS/Liter, maximales Drehmoment 14,0 mkg bei 5000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6100 U/min) 16,3 m/s, K-Jetronic-Einspritzanlage (Bosch), Ölkühler, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

FAHRLEISTUNGEN
(Werksangaben)

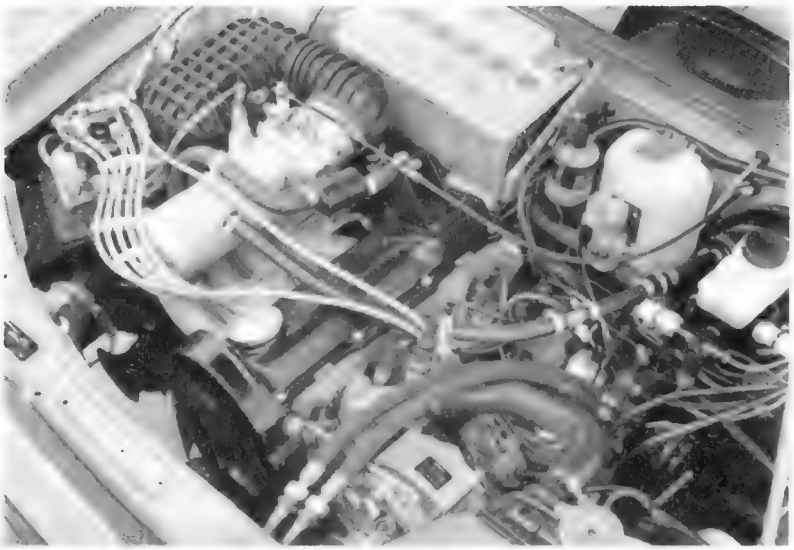
Beschleunigung 0 bis 100 km/h	**9,2 s**
Höchstgeschwindigkeit	**181 km/h**

Überwältigende Verkaufserfolge konnte der GT nicht einspielen: Bis Juli dieses Jahres wurden knapp 9000 Exemplare abgesetzt – das sind etwa 1,8 Prozent des Audi 80-Produktionsanteils. Für die Konzern-Manager war das jedoch kein Hinderungsgrund, die sportliche Version in einer attraktiveren Neuauflage zu präsentieren – mit leistungsstärkerem und kultivierterem Einspritzmotor.

Um das GT-Triebwerk zu kräftigen, wurde auf eine elegante und gleichzeitig sehr einfache Lösung zurückgegriffen: auf die K-Jetronic-

Dressurakt

Neue sportliche Version mit 110 PS-Einspritzmotor.



Fotos. Seufert

Der Audi 80 GTE, äußerlich eher dezent denn auffällig, hat hohe Fahrwerksqualitäten zu bieten — er liegt sehr gut und ist handlich.

Für sportliches Temperament sorgt der 110 PS starke Einspritzmotor, den beispielhafte Drehfreudigkeit und gute Elastizität auszeichnen.

Einspritzanlage, mit der bereits die nach Amerika gelieferten Audi Fox Injection (83 PS) — so heißt das 80er-Modell in Übersee — ausgerüstet werden.

Die mit Luftmengenmessung arbeitende Bosch-Einspritzanlage mußte also lediglich vom 1,5 Liter- auf den 1600 ccm-Motor übertragen und abgestimmt werden. Ansonsten blieb das Triebwerk im wesentlichen unverändert. Mit einer Verdichtung von 9,5 : 1 verlangt die GTE-Maschine als einzige der Audi 80-Motoren des Jahrgangs 1976 Superbenzin.

Seine Nennleistung erreicht der Einspritzer bei 6100 U/min, das um 0,6 mkg auf insgesamt 14 mkg gestiegene maximale Drehmoment steht bei der relativ hohen Drehzahl von 5000 Touren zur Verfügung. Um auch bei hoher Belastung das Temperaturniveau des Motors niedrig zu halten, bekam der GTE einen Ölkühler einschließlich Thermostat spendiert. Er befindet sich vor dem Wasserkühler hinter der Bugschürze.

Bei den Probefahrten wußte der 110 PS-Motor vor allem durch seine ausgezeichnete Drehfreudigkeit und das mustergültige Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen zu gefallen. In diesen Punkten ist er dem Vergasermotor eindeutig überlegen. In Anbetracht des gebotenen Temperaments erscheinen auch die vom Werk genannten Fahrleistungen durchaus realisierbar: Der 80 GTE soll in 9,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigen und eine Spitzengeschwindigkeit von 181 km/h erreichen.

Das Fahrwerk des neuen Audi, der serienmäßig auf Stahlgürtelreifen der Dimension 175/70 HR 13 rollt, wurde geringfügig härter abgestimmt als das des nun auslaufenden GT. Es kann zwar nicht gehobenen Komfortansprüchen gerecht werden, harmoniert aber gut mit dem sportlichen Charakter des Autos. Der GTE erreicht hohe Kurvengeschwindigkeiten und neigt lediglich im Grenzbereich etwas zum Untersteuern. Neben der guten Straßenlage und dem temperamentvollen Motor trägt vor allem die Handlichkeit dazu bei, daß der Sport-Audi auf kurvenreichen Strecken besonders viel Fahrfreude bietet.

Äußerlich unterscheidet sich der GTE nur durch den Schriftzug am Heck von seinem Vorgänger. Und auch die Innenausstattung (Sportlenkrad, Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole, Sitzbezüge mit Pepita-Muster) wurde unverändert übernommen. Der Preis für den stärksten Audi 80 beträgt 13 995 Mark. Damit ist der GTE tausend Mark teurer als der nicht mehr angebotene, 100 PS starke Audi 80 GT.

Werner Schruf

Mit Mut zur Messe

46. IAA in Frankfurt.

Von Helmut Luckner

„Pleitebranche Autoindustrie", schrieb Anfang des Jahres eine Auto-Zeitung. Also keine Chance mehr für Mercedes, BMW oder VW, mußten die Leser denken. Aber selten war ein Urteil falscher.

Das Jahr begann mit einem Super-Service am Kunden: Ford verlängerte die Garantiezeit und sicherte sich damit neue Marktanteile. Die anderen mußten, ob sie wollten oder nicht, nachziehen – selten war der Wettbewerb auf dem deutschen Automarkt härter als heute. Im Ringen um die Gunst des Käufers war jede Maßnahme recht: ob Garantie auf den Lack, ob Garantie ohne Kilometerbegrenzung. 1975 ist der Kunde wieder König geworden. Eigentlich sind alle Autokäufer des Jahres 1975 Krisengewinnler, denn die Autofirmen überboten sich, im Kampf um Kundschaft Verbesserungen an den Automobilen zu offerieren, die es ohne die Ölpreisexplosion nicht gegeben hätte.

Und es kamen neue Autos. Kaum ein Automobilwerk, das kein neues Modell brachte. Die Neuen wurden durchweg Renner. Trotz empfindlich erhöhter Preise entstanden wieder beachtliche Lieferfristen. Die Autoindustrie hatte die Herausforderung der Zeit angenommen – der deutsche Käufer honorierte ihren Mut.

Bei der 46. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) vom 11.–21. September in Frankfurt am Main teilen sich 913 Aussteller aus 27 Ländern insgesamt 163 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche. Hauptattraktion der IAA ist wie immer die Halle 5 (Hallenplan nebenstehend), die den größten Personenwagen-Herstellern und Zubehörfirmen vorbehalten ist. Japanische und einige englische Importeure sowie Tuningfirmen stellen neben weiteren Zubehörlieferanten in der danebenliegenden Halle 5a aus.

1 Textar (Bremsbeläge)
2 Stabilius (Stoßdämpfer)
3 Fichtel & Sachs
4 Schaeffler (Teppichboden)
5 Rentrop Hubbert & Wagner
6 Teves (Bremsen, Klimaanlagen)
7 Südd. Kühlerfabrik
8 Blaupunkt (Radios)
9 Bosch (Elektrik)
10 Teves Thompson (Motorenteile)
11 Bayer. Leichtmetallwerk
12 Lucas (Elektrik)
13 VDO (Instrumente)
14 Boge (Stoßdämpfer)
15 Westf. Metallindustrie (Elektrik)
16 Deutsche Vergaser
17 Flachglas AG
18 Freudenberg
19 Becker Autoradiowerk
20 Recaro (Sitze)
21 Boysen (Auspuffanlagen)
22 Getrag (Getriebe- und Zahnradfabrik)
23 Stahlwerke Röchling und Burbach
24 BASF (Kunststoffteile)
25 Längerer und Reich (Kühler)
26 Uniroyal (Reifen)
27 Ehrenreich (Fahrzeugteile)
28 DBA (Bremsen)
29 Herberts (Lacke)
30 Michelin (Reifen)
31 Sekurit (Autoscheiben)
32 Beru (Zündkerzen)
33 Kabelwerke Reinshagen
34 Luk Lamellen und Kupplungsbau
35 Webasto (Klimaanlagen, Schiebedächer)
36 Philips (Radios, Elektrik)
37 Goetze-Werke (Kolbenringe)
38 Jurid (Brems-, Kupplungsbeläge)
39 Chausson
40 Varta (Elektrik)
41 Lenkradwerk G. Petri
42 Eberspächer (Standheizungen)

Das Auto von morgen

Wie Kosten- und Umweltprobleme künftige Auto-Generationen beeinflussen werden.

Von Dieter Korp

Nie wieder Rolls-Royce!" — So klebt ein Spruch auf dem Blechrücken eines Citroen 2 CV. Der Wunsch des Entenfahrers scheint leicht erfüllbar. Schwieriger sind die Hoffnungen zu realisieren, die man sonst noch in der Branche hegt. Sie betreffen Kostenprobleme bei Autokäufern und Herstellern, Unfallsicherheit, Umweltbelastung, Rohstoff-Reserven oder die Planung von Verkehrswegen und Städten.

Die Autos der 80er Jahre sind schon heute in der Planung. Sie wird durch eine Fülle von Forderungen und immer teurer werdende Investitionen für Forschung, Entwicklung und Produktion geprägt. Die Hersteller sind daher offensichtlich weniger denn je bereit, wirtschaftliche Risiken durch zu progressive Technik und Formen zu tragen.

In der vorherrschenden Klasse bis etwa 2 Liter Hubraum hat der Trend der letzten Jahre gezeigt, wie die Weichen zu stellen sind: Der Käufer erwartet hier Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in Betrieb und Haltung bei ausreichendem Raum für Insassen und Zuladung, entsprechende Motorleistung sowie ungeschmälerte Lebensdauer.

Auch in den oberen Wagenklassen wird ökonomischer als früher gedacht. Außerdem möchten die Kunden mit hohen Anschaffungspreisen mehr Fahrkomfort einkaufen. Die Autos glänzen hier zwar mit hohen Spitzengeschwindigkeiten, verwöhnen aber nicht immer mit komfortabler Federung.

Allen Autofahrern gemeinsam sind erhöhte Erwartungen an den Insassenschutz. Und die Umwelt verlangt nach verringerter Belastung durch Abgasgifte und Geräusche.

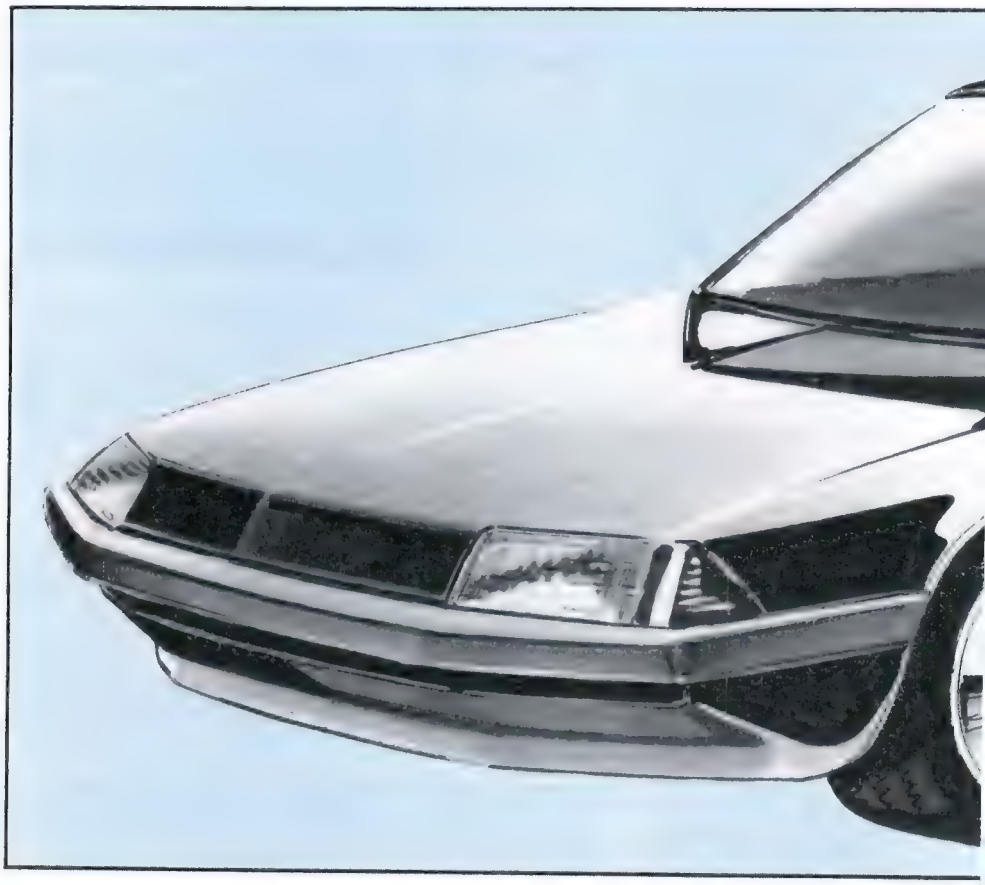
Werden alle diese Wünsche analysiert, läßt sich unschwer erkennen, daß sie sich oft heftig widersprechen. So steht maßvollem Kraftstoffverbrauch hohes Fahrzeuggewicht entgegen. Letzteres ist aber bis zu bestimmten Grenzen unvermeidlich, wenn Unfallsicherheit, Zuverlässigkeit, Komfort und lange Lebensdauer nicht zu kurz kommen sollen. Übertriebene Abgasreinigung läßt sich nur mit höheren Verbräuchen erkaufen.

Die Kosteninflation hat auch innerhalb unserer Landesgrenzen den kleineren Wagen wieder interessant werden lassen. Namhafte Autofabriken betrachteten ihn noch bis vor kurzem mit leisem Ekel, weil zu wenig an ihm verdient wird. Das VW-Werk, dem es traditionell gut angestanden hätte, hier Pionierarbeit zu leisten, hat sich nun bis zum VW Polo hinuntergewagt. Ford und Opel werden mit neuentwickelten kleinen Wagen folgen.

Um in dieser Ökonomie-Klasse — bis etwa 1,5 Liter Hubraum — die dominierenden Ansprüche zu erfüllen, wird die Auslegung mit Frontmotor und Frontantrieb weiter an Boden gewinnen. Vermutlich wird sich dieses raum-, gewicht- und kostensparende Konzept auch in mittleren Klassen ausbreiten.

Die Grenze für den Frontantrieb setzt die Motorleistung. Der Kraftschluß zwischen Reifen und Fahrbahn nimmt bei angetriebenen und gleichzeitig gelenkten Rädern früher ab.

Die Leistungsgrenze sah man bisher bei etwa 110 PS (Beispiele NSU Ro 80



Zeichnung: Boyer

mit 115 PS, Citroen CX 2200 mit 112 PS), doch hat sie inzwischen der Renault 30 TS mit 135 PS überschritten. Fortschritte in der Reifentechnik, in der Verringerung des Vorderachsgewichts – so durch Leichtmetall- oder Wankelmotoren – können diese Grenze hinausschieben.

In den leistungsstärkeren Klassen wird die traditionelle Auslegung mit Frontmotor und Hinterradantrieb weiter dominieren. Mit größeren Motoren, die auch durch Zusatzgeräte schwerer werden (Servolenkung, Klimaanlage, Abgasentgiftung u. a.), sieht aber die Gewichtsverteilung schlechter aus. Sie wird günstiger, wenn Schaltgetriebe und Hinterachs-Antrieb kombiniert werden, wie schon bei der Alfa Romeo Alfetta geschehen.

Was die Verschalung des Ganzen betrifft: Die Autos der Gegenwart lassen sich mit wenigen Ausnahmen als Luftbremsen bezeichnen. Verkaufsoptiker und Stilisten sitzen am längeren Hebelarm. Sie lassen die Motoren-Spezialisten schwitzen, die bei ihren Mühen um Verbrauchssenkung schon durch die Abgasentgiftung heftig gefordert sind. Aber man kann ihnen nicht alles überlassen. Die Gestaltung der Karosserie erfordert in vielen Punkten ein Umdenken.

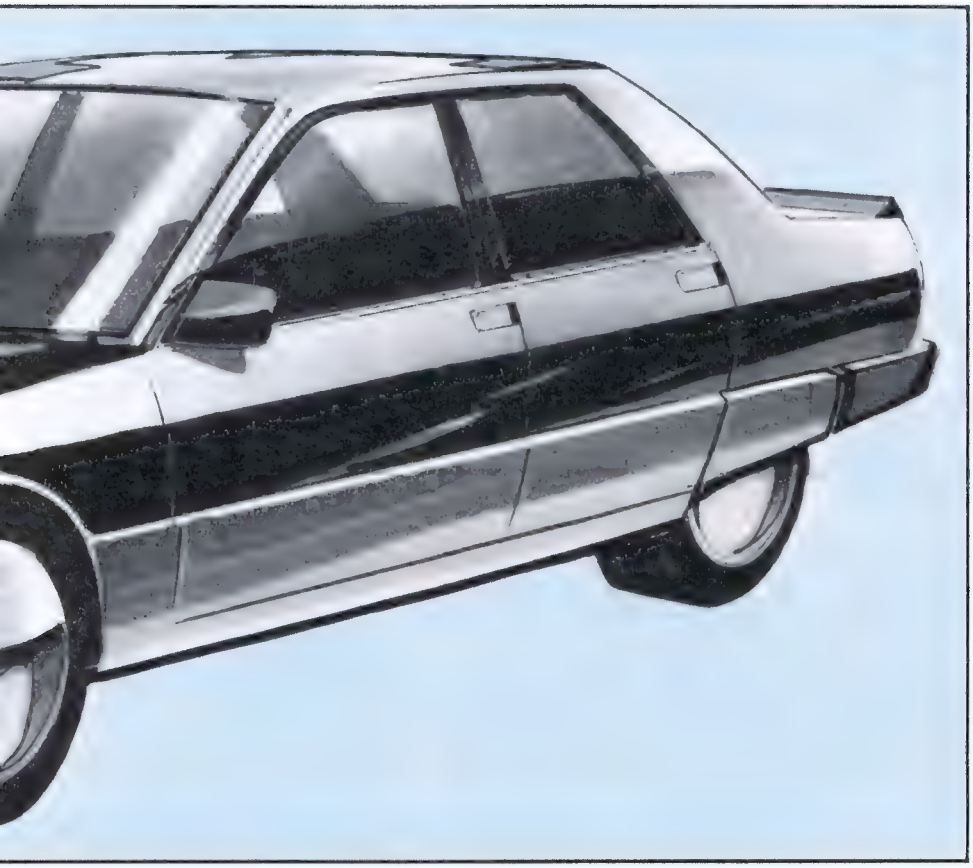
Der Möglichkeiten gibt es viele, ohne daß die zerklüfteten, energiekostenden Frontpartien verschwinden werden. Der Abfluß aus dem Luftstau am Bug muß über gut gerundete Übergänge zur Fronthaube und zu den Flanken erfolgen. Die Motorhaube ist so tief wie möglich herabzuziehen, um im Zusammenwirken mit Dachkontur und Heckabschluß zu einer auftriebs- und widerstandsärmeren Gesamtform beizutragen. Auf diesem Weg läßt sich die Annäherung an eine auftriebsvermindernde Keilform erreichen, wie sie im Rennsport üblich ist. Sie kann außerdem neue optische Anreize liefern.

Daß auch ein Reihenmotor, aufrecht oder schräg eingebaut, die heruntergezogene Fronthaube ermöglicht, beweisen schon der VW Golf oder der Citroen CX. Boxermotoren wie beim Citroen GS oder Alfasud sowie der Wankelmotor erleichtern die Aufgabe.

Beim Stufenheck wird die Luftströmung vom Dachabschluß zum Gepäckraum-Ende so geführt werden müssen, daß sie dort noch anliegt, um widerstandserhöhenden Unterdruck und Turbulenzen zu verhindern. Das Schrägheck mit der willkommenen fünften Tür – die mehr auch in höheren Wagenklassen vertreten sein wird (Renault 30 TS) – bekommt erst dann seinen Sinn, wenn es mit einem aerodynamisch korrekt gestalteten Abreißquerschnitt kombiniert wird.

Der Rennsport vermittelt weitere Anleihen: Front- und Heckspoiler zur weiteren Auftriebsverminderung, Fahrsicherheit (verringerte Seitenwindempfindlichkeit) und Senkung des Kraftstoffverbrauchs.

Spoiler als wenig aufwendige, aber wirksame aerodynamische Hilfsmittel sind im Serienbau nicht mehr unbekannt, so vorn zu entdecken beim Opel



Das Auto der achtziger Jahre wird äußerlich durch verfeinerte aerodynamische Formgebung gekennzeichnet sein: heruntergezogene Fronthaube, hochgesetzter Gepäckraum, Front- und Heckspoiler, Annäherung an die Keilform — alles Maßnahmen zur Verminderung von Widerstand und Auftrieb.

Das Auto von morgen

Kadett, VW Golf, bei Porsche oder bei der neuen BMW Dreier-Reihe; hinten beim Alfasud ti, VW Scirocco oder – als gesonderter Flügel – beim Porsche turbo.

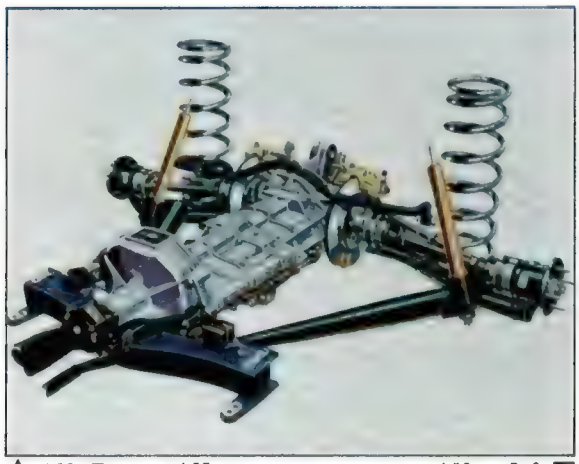
Der Trend zum Leichtbau – durch geringeres Gewicht weniger Kosten und Verbrauch –, wie bereits bei den neuen VW/Audi-Modellen praktiziert, wird sich fortsetzen. In dieser Richtung wird sich vermutlich die größte technische Veränderung für die achtziger Jahre vollziehen und zwar, was alle Teile des Autos betrifft.

Die elektronische Datenverarbeitung hat eine Minimierung von Blechstärken und anderen Teilen erlaubt, so daß sie nunmehr gezielt nach den jeweils auftretenden Kräften bemessen werden können.

Crash-Versuche ergaben, daß Leichtbau-Wagen bei geschickter Blechverarbeitung ausreichend Aufprall-Energie verdauen können. Dennoch, schwerere Wagen bleiben im Vorteil. Unter dem neuen Begriff „Partnerschutz" wird untersucht, ob die „Knautschzonen" größerer und schwererer Wagen zu Gunsten kleinerer Autos nachgiebiger gestaltet werden können.

Es ist von Bedeutung, daß bei „Leichtgewichten" der Schutz gegen innere und äußere Verrostung intensiver sein muß, damit sie auch nach Jahren noch ausreichend crashsicher sind.

In bezug auf die Lebensdauer stehen zwei Philosophien im Raum: das Langzeitauto, das von Porsche auch im Rahmen eines staatlichen Forschungsauftrages nachdrücklich vertreten wird, und die Leichtbauweise, zu deren Fürsprecher Audi NSU wurde. Hier will man beweisen, daß mit dem Leichtbau insgesamt – durch verringerte Herstellkosten, vom Rohstoff angefangen bis zum Betrieb mit ca. 10 Jahren Lebensdauer – mehr Energie eingespart werden kann. Beim etwa 10 bis 20 Prozent schwereren Langzeitauto steht mit im Vordergrund, daß die eingesetzten Rohstoffe in einem „Recycling-Prozeß" einer Wiederverwendung zugeführt werden können.



△ Alfa Romeo Alfetta

Alfasud ti ▽

Hinterachse Audi 50

△ Porsche turbo

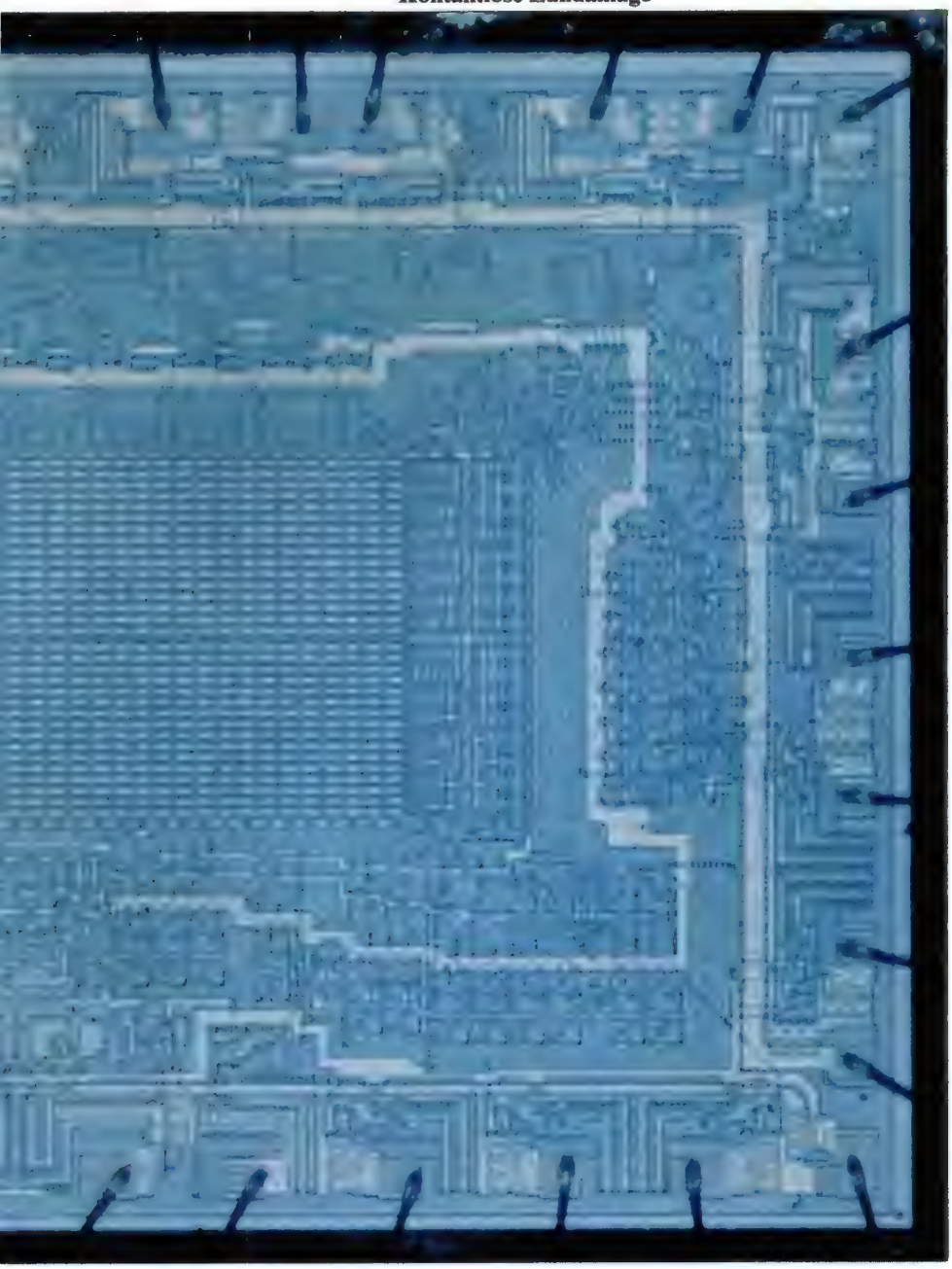
Opel Kadett ▽

▽ Renault 30 TS

Front- und Heckspoiler, aus dem Rennsport übernommen, auch in der Serie. Vorteil: verringerter Auftrieb. Das Schrägheck, strömungsgerecht gestaltet, findet Eingang in höhere Wagenklassen.

Die Kombination Getriebe-Hinterachse verbessert die Gewichtsverteilung (Alfa Romeo). Frontantrieb ermöglicht leichtere Hinterachsen. Rechts: Wartungsfreie Zündung durch Elektronik. Schaltkreis für Zentral-Elektronik: 3000 Transistor-Funktionen auf 3 x 3 mm (unten).

Kontaktlose Zündanlage



Porsche hat bereits Schritte in eine Langzeitzukunft unternommen: Tragende Karosserieteile werden für alle Modelle des Jahrgangs 1976 doppelseitig feuerverzinkt und zwar mit einer Garantie von sechs Jahren. Die Auspuff-Anlage besteht schon seit 1973 aus Edelstahl.

Die Benzin-Motoren von heute werden den Personenwagen auch in den achtziger Jahren antreiben. Mit dem Energie-Inhalt und dem Preis eines gefüllten Benzintanks können andere Antriebssysteme oder Alternativ-Kraftstoffe noch nicht im entferntesten konkurrieren. Doch man arbeitet unverdrossen an neuen Lösungen, so bei Daimler-Benz am Wasserstoff- und Flüssiggas-Antrieb, bei VW an solchem mit Methanol (Alkoholbasis).

Da die Forschung trotz vieler Vorschußlorbeeren kaum Fortschritte in der Entwicklung leichterer Batterien macht, wird sich der Elektro-Antrieb noch lange Zeit auf den Nahverkehr beschränken müssen.

Wegen der Umweltschutzgesetze werden Motoren für bleiarmes Benzin mit verringerter Oktanzahl entwickelt. Porsche hat schon bewiesen, daß auch Hochleistungs-Triebwerke mit Normalbenzin gefahren werden können. Neuere Beispiele sind die neuen Vierzylinder von Volvo (Normalbenzin bei relativ hohem Verdichtungsverhältnis) und jene von BMW. Bei letzteren wurde trotz reduzierter Verdichtung höhere spezifische Leistung möglich, und zwar durch verbesserte Gemischaufbereitung und Füllung bei allerdings etwas höheren Drehzahlen. Erwähnenswert ist hier der Fortschritt im Detail: modifizierte Brennräume, Gemisch-Sensor, temperaturabhängige Zündverstellung und verbesserte Vergaser.

Jedoch, der Trend zum Normalbenzin kann nicht einhellig begrüßt werden. Denn die Energie-Bilanz wird mit niedriger oktanigen Kraftstoffen ungünstiger, der Verbrauch höher.

Der Personenwagen-Diesel wird sich weiter behaupten. Aber er nimmt, soweit er von Daimler-Benz stammt, eine Sonderstellung ein. Seine Pluspunkte: hohe Zuverlässigkeit (keine Zündanlage), großer Aktionsradius, Wirtschaftlichkeit und lange Lebenserwartung.

Das Auto von morgen

Im VW-Konzern wird ein Fünfzylinder-Ottomotor für eine größere Wagenklasse untersucht. Der unruhige Lauf macht ihn eher für den Quereinbau interessant, weil dann seine schwingende Länge um das Getriebe verkürzt wird. Noch ist ungewiß, ob er in Serie geht. Weiterhin arbeiten die VW-Entwickler an einem Dreizylinder – eine Einfachlösung, die offensichtlich Kosten und Gewicht sparen soll.

Auch der Handel mit fertig entwickelten Motoren scheint an Bedeutung zu gewinnen. So wird der VW-Konzern ein komplettes Motorenfließband an American Motors verkaufen. Darauf wird ein neuer, auf Audi-Basis entwickelter Vierzylinder (2 Liter, max. 120 PS) produziert werden, der in den USA für den Pacer bestimmt ist, in Deutschland jedoch den neuen kleinen Porsche antreiben soll.

Bei allen Herstellern sind Schichtlademotoren im Versuch. Nach diesem System werden magere Gemische zündfähig, wodurch giftfreiere Abgase erzielt werden. Auf diesem Weg lassen sich möglicherweise die aufwendigen Anlagen zur thermischen und katalytischen Nachverbrennung einsparen, zumal mit letzteren wertvolle Rohstoffe (z. B. Platin) verbraucht werden.

Der Hubkolbenmotor wird weiterhin seinen Stammplatz verteidigen. Das muß nichts gegen die Vorzüge des Wankelmotors – wie Vibrationsarmut, geringes Gewicht und Kompaktheit des Motoraggregates – sagen. Der Wankelmotor ist jedoch mit seiner Entwicklung weltweit in die bremsende Kostenklemme der Industrie geraten. Bei Audi NSU steht eine neue Generation von produktionsreifen Wankelmotoren bereit. Sie sind unter anderem für ein großes Audi-Modell und den Citroen CX projektiert.

Die weitere Ausbreitung von automatischen Getrieben wäre zur Bedienungserleichterung auch bei kleineren Wagen zu begrüßen. Aber hier hat die Technik – abgesehen von der DAF-Variomatic – bedauerlicherweise nichts Wirtschaftliches zu bieten. Um nicht Kraftstoff und Leistung zu vergeuden, wird man wohl in diesen Klassen die Handschaltung weiterhin vorziehen.

Zur Wartungserleichterung sind neue Schritte zu erwarten, so durch nachstellfreie teil- oder ganzelektronische Zündanlagen oder durch hydraulische Ventilstößel, mit der die Ventilspiel-Einstellung entbehrlich wird. Aber der Mechanismus unter der Haube braucht, zumal er durch anderes (z. B. aufwendigere Vergaser) komplizierter wird, weiterhin die prüfende Hand. Denn, so ein Kundendienstleiter: „Nur die Erdachse ist wartungsfrei!"

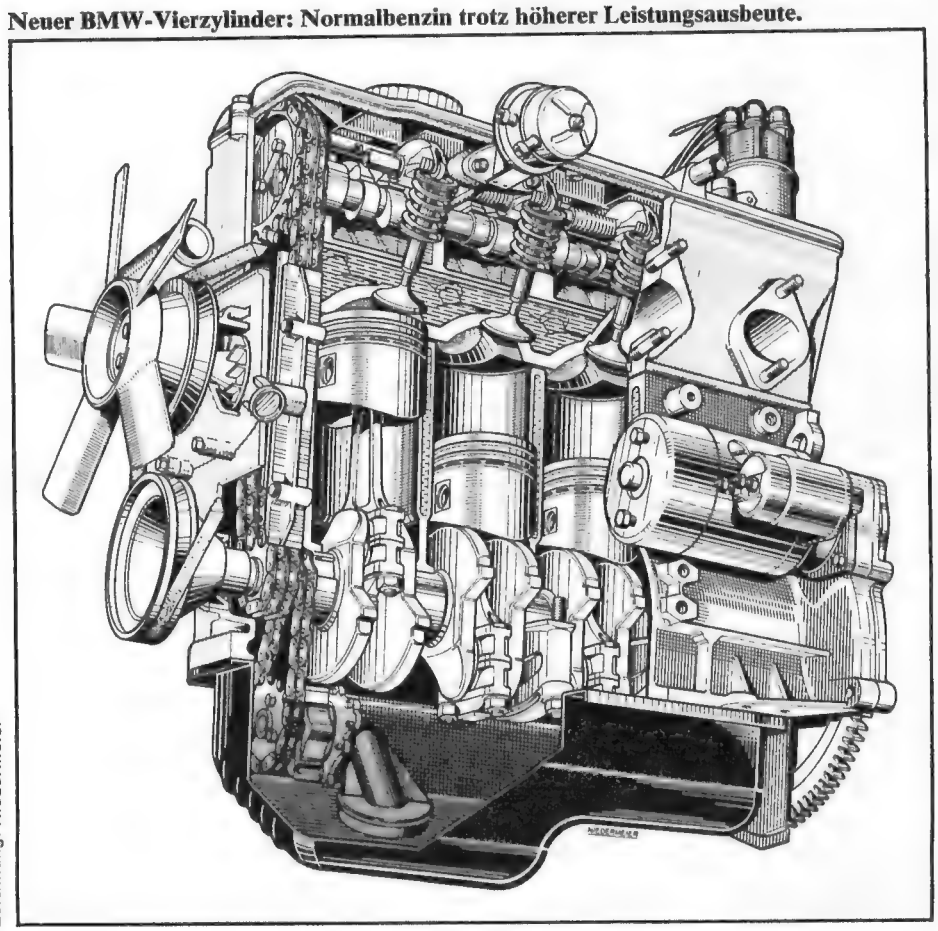
Bezüglich Radaufhängung und Federung ist das konstruktive Sackhüpfen noch längst nicht beendet. Erstaunlich ist, auf welch verschiedenen Wegen man zu brauchbaren Lösungen gelangt. Entscheidend wird sein, wie Gewicht und Kosten gespart werden können. Der Frontantrieb ermöglicht leichte und gut funktionierende Hinterachsen. Beispielfall: Audi 50/VW Polo.

Der automatisch wirkende Brems-Blokkierschutz ist in weitere Fernen gerückt, als allzu mutig angekündigt wurde. Weder Kosten noch Zuverlässigkeit können bisher befriedigen.

In Entwicklung sind, so bei Daimler-Benz, ein Abstandswarngerät und polarisierte Nebelleuchten. Bosch bereitet die Zentral-Elektronik vor, die eine Vielzahl von Funktionen rationell steuert. Teves befaßt sich mit einer Zentral-Hydraulik, um die Betätigung von Bremskraftverstärkung, Servolenkung und anderen Einrichtungen zu kombinieren.

Das Auto der nächsten Jahre wird daran gemessen werden, wie es sich zu höherer Wirtschaftlichkeit und zu besserem Leben und Zusammenleben entwickelt. Wenn es daher mit einem Bündel von Problemen bepackt in diese Zukunft rollt, sollten alle Beteiligten realistisch bleiben: Dieses Auto kann nur ein Kompromiß der vielen Wünsche sein. Bleibt zu hoffen, daß es ein gesunder Kompromiß wird.

Neuer BMW-Vierzylinder: Normalbenzin trotz höherer Leistungsausbeute.



Zeichnung: Niedermeier

Ausgezeichnet mit dem Bundespreis für gute Form, 1975.

EW 475

Wie man mit wenig Startkapital anfangen kann, seine eigene Schreinerei, Drechslerei, Lackiererei, Schleiferei oder Scherenschleiferei aufzumachen.

Es fängt immer so an. Löcher müßten gebohrt werden, man kauft sich eine Schlagbohrmaschine, und über kurz oder lang findet man sich beim Stichsägen, Schwingschleifen, Polieren, Hobeln, Kreissägen, Lackieren, Schleifen, Heckenschneiden, Sägeblätterschärfen, Messerschärfen, Bohrerschärfen, Drechseln, Zinkenfräsen.

Und hoffentlich haben Sie von vornherein eine richtige Antriebsmaschine gekauft wie die Bosch Panther electronic. Dann haben Sie eine anständige Basis für Ihre Werkstatt.

Denn der Bosch Panther electronic ist der Schlagbohrer, der die nötige Kraft hat und gleichzeitig leicht und handlich genug ist, um wirklich präzise mit Vorsatzgeräten arbeiten zu können.

Durch die stufenlose Drehzahlsteuerung können Sie feinfühlig gasgeben – von null Umdrehungen an. Sie können sogar Schrauben eindrehen mit dem Panther und ohne Ankörnen jedes bruchempfindliche Material wie Glas oder Fliesen sauber und sicher durchbohren. Nur langsam anbohren, bis der Bohrer faßt, und dann: gasgeben!

Wie alle Schlagbohrer von Bosch ist der Bosch Panther electronic vollisoliert. ▣

Motor- und Getriebegehäuse bestehen aus bruchfestem, vollisolierendem Polyamid. Das bedeutet absolute Sicherheit vor elektrischem Strom. Sowohl vom Inneren der Maschine als auch von außen, zum Beispiel beim versehentlichen Anbohren stromführender Leitungen. Die eingebaute Abschaltautomatik verhindert bei Überlastung (z. B. Verkanten beim Sägen) ein Durchbrennen des Motors.

Nur Bosch hat das vernünftige und verschleißfreie Antriebssystem.

Bosch Panther electronic E 23 SBO. 2-Gang-Schlagbohrmaschine mit stufenloser Drehzahlsteuerung von 0 bis 3300 U/Min. Exaktes Arbeiten und mehr Einsatzmöglichkeiten, z. B. Schrauben eindrehen. 380 Watt, Bohrdurchmesser in Beton 12 mm, in Stahl 10 mm, in Holz 25 mm. Mit Abschaltautomatik. Zum Antrieb aller Bosch-Combi-Vorsatzgeräte.
Bosch Panther E 23 SB
2-Gang-Schlagbohrmaschine
Bosch Panther E 43 SB
4-Gang-Schlagbohrmaschine

Dazu muß man wissen, daß der Antrieb von Vorsatzgeräten, ganz gleich, um welches Fabrikat es sich handelt, über die wertvolle Bohrspindel (wird durch Abschrauben des Bohrfutters sichtbar) erfolgt. Das bedingt einen zwangsläufigen Verschleiß dieses wertvollen Teils. Nicht aber beim Bosch Panther. Denn die Bosch-Vorsatzgeräte werden nicht direkt durch die Bohrspindel angetrieben, sondern über eine gehärtete Sechskantmutter, und die ist schnell und vor allem für wenig Geld zu ersetzen.

Das gibt es nur bei Bosch.

Falls Ihr Bosch-Elektrowerkzeug tatsächlich einmal ausfallen sollte, erhalten Sie sofort und kostengünstig ein werkgeprüftes Austauschgerät mit sechs Monaten Garantie.

Wer als Heimwerker wie ein Profi arbeiten will, nimmt am besten Bosch. Die meisten Handwerker tun das schließlich auch.

Prospekte gibt es bei Ihrem Fachhändler. Der wird Ihnen auch gern das gesamte Bosch-Heimwerker-Programm zeigen und Sie beim Kauf gut beraten.

BOSCH

Die Autos von gestern

B. Busch blickt in den Rückspiegel.

Siebenmal fiel die IAA in meine fünfzehn Jahre als auto motor und sport-Schreiber. Das Wort „fiel" dürfen Sie mir getrost bewilligen, denn die IAA fällt für unsereinen wie für den Landwirt ein Hagelschauer: Sie richtet ungeheure Verwüstungen an! Sie verwüstet den Terminkalender und das Privatleben und die gesamte körperliche und seelische Verfassung, denn sie will vorbereitet und nachvollzogen, vor allem aber will sie durchgestanden werden.

Diese Schau ist ein Mittelding zwischen einem Erdbeben und einem überfüllten Campingplatz. Das schrieb ich, als ich zum erstenmal dienstlich durch die Hallen schlenderte. Es war 1961.

Sechsmal bin ich seitdem mit heilen Knochen und geistiger Frische davongekommen. Das siebtemal steht mir bevor, während ich diese Buchstaben tippe.

Ich erinnere mich: 1967 war das IAA-Jahr der Halle 5, über die ich mit den Worten herfiel: „Nehmen Sie einen leeren Schuhkarton, machen Sie sich so klein wie eine Ameise und laufen Sie fünf Stunden lang auf dem Boden des Kartons herum. Dann waren Sie auf der IAA in Halle 5. Sie ist nackter als das Klapp-Mädchen im Playboy und im Gegensatz zu diesem ganz aus Beton. Außerdem steht sie voll von Autos, die so aussehen, als wären sie von der letzten IAA vor zwei Jahren gleich hiergeblieben: Lauter ungute alte Bekannte mit neuen Hüten, gewendeten Anzügen und ein paar frischen Goldzähnen."

Zu meinem Fernseh-Kameramann sagte ich damals: „Ich brauche alle entscheidenden Neuerungen im Bild, also vom Rekord Sprint den schwarzen Seitenstreifen, vom Audi den neuen Heck-Schriftzug und von VW den neuen Generaldirektor!"

So überwältigend waren die Neuerungen damals.

1969 hob ich warnend den Zeigefinger: „Die Schau ist kopflastig. Die Sportwagen hängen über, es sind zu viele. Man muß es rechtzeitig bemerken, sonst müssen wir in vier Jahren Aufpreise für Limousinen bezahlen!“ Das war eine IAA inmitten der Hochkonjunktur. Die Fließbänder liefen so schnell, daß schon auf der IAA und erst recht im Schaufenster beim Händler von den Autos irgendwelche Teile herabfielen, die nur flüchtig hatten befestigt werden können. Wehe, wenn der Mann am Band gerade mal gähnen mußte, als das Auto an ihm vorbeisauste. Man hatte dann jahrelang jede Menge Ärger damit. Draußen auf den Straßen brach schon der Verkehr zusammen. Es war offensichtlich, daß die Welt an Verstopfung litt, aber man bot ihr Schokolade statt Pflaumenmus.

„Das Auto ist heute der Ring, den sich der Kaffer früher durch die Nase zog. Und der Kaffer mit dem größten Ring war der größte Kaffer. Ich habe den Eindruck: Daran änderte sich nichts.“

Die nächste IAA fiel dann aus, weil es die Automobilindustrie plötzlich nötig hatte, vor den Augen der Regierung am Hungertuch zu nagen. „Von dem kümmerlichen Rest dieses Tuches muß sich das Mädchen da vorne ein Kleid geschneidert haben. Man sieht am Saum noch die Stelle, in die VW-Chef Lotz trotzig seine Zähne geschlagen hatte – als sie noch scharf waren.“

1961, als der übermütige, schlanke Jaguar E, den sie jetzt durch eine schwangere Zwölfzylindrige ersetzt haben, brandneu war, fiel gleich der ganze Sommer auf den Tag, an dem die IAA eröffnet wurde. „Generaldirektor Hitzinger von Daimler-Benz begann deshalb seine Rede geistesgegenwär-

① Mercedes C 111, ② BMW 2000 tii, ③ Panther J 72, ④ Autonova GT, ⑤Wankel Spider, ⑥ Fam Autonova, ⑦ Ford 12 M, ⑧ Prinz 4, ⑨ Ro 80, ⑩ Opel GT/J, ⑪ Mercedes 600 Landaulet, ⑫ VW 1600 L, ⑬ Opel Diplomat CD, ⑭ Porsche 911 S

Die Autos von gestern

tig mit der Aufforderung an die versammelte Presse, sich freizumachen. Es waren auch Damen anwesend. Dann enthüllte er in Ermangelung größerer IAA-Überraschungen sich selbst. Es war eine, denn er trug unter seinem gut geschnittenen Anzug ein Hemd mit halbem Arm." Auch Professor Nordhoff, der sich bereits alljährlich in Gold prägen und verteilen ließ, hielt

stehen. Es fehlen nur die Halteschlaufen unter der Decke."

Bei Ford hatte man sich 1963 einen irren Slogan ausgedacht: „Ich kam am Ford-Stand vorbei, an dem zu lesen stand: 100 JAHRE HENRY FORD. Ich stutzte und betrachtete das ausgestellte T-Modell, aber das war von 1909. Und doch hatte es im Jahre 1863 bereits einen Ford gegeben — den kleinen Henry, der so erbärmlich schrie . . ."

in meinem Automobil-Museum zu besichtigen. Außer uns baute sie niemand. Seitdem sammle ich Oldtimer, es ist sicherer.

Als wir die '65er IAA mit unseren beiden Kreationen beschickten, schwärmten die Leute noch für viel Chrom fürs Geld. Glas in Dingolfing gebar einen V8, Wolfsburg überraschte Freund und Feind mit der „Traurigen Lösung", dem TL, NSU verzierte sein Heckmotor-Auto vorne, wo es nichts zu kühlen

Der andere Weg zu Stereo:
mit den besonderen Cassetten-Recordern
von Philips.

Schließlich hat Philips als Erfinder des Compact-Cassetten-Systems die längste Erfahrung mit Cassetten-Recordern. Eine Erfahrung, die Ihnen den hohen technischen Entwicklungsstand der Philips Stereo-Cassetten-Recorder garantiert.

Da ist zum Beispiel die völlig verschleißfreie Magnetkupplung für ein sanftes Wickeln des Bandes. Dann der Vorteil, daß die Umschaltung von Eisen- auf Chromdioxid-Cassetten automatisch erfolgt. Oder die eingebaute DNL-Schaltung, die das Rauschen bei Wiedergabe auf ein Minimum reduziert. Und der Long-Life-Tonkopf, der eine verfeinerte Wiedergabe-Qualität und die sechs- bis achtfache Lebensdauer gegenüber herkömmlichen Tonköpfen bietet.

Das sind Vorzüge, die es Ihnen leicht machen, sich für den N 2507 oder eines der unten aufgeführten Geräte zu entscheiden. Denn die Summe dieser technischen Vorteile werden Sie bei anderen Cassetten-Recordern vergeblich suchen.

Achten Sie beim Fachhändler auf diese Geräte:
N 2507 – zur Ergänzung Ihrer Stereo-Anlage; deshalb ohne Endverstärker · N 2408 – mit automatischem Cassetten-Wechsel · N 2509 – zur Ergänzung einer Stereo-Anlage; deshalb ohne Leistungsendstufen · N 2515 und N 2520 – HiFi-Qualität (DIN 45 500)

Auf Postkarte kleben und einsenden an Philips GmbH, Philips Postfach 101420, 2 Hamburg 1 — Magnetband — Dann erhalten Sie kostenlos den großen Philips-Katalog „Alle Klänge dieser Welt". AT 19/75

PHILIPS

Darum Philips Cassetten-Recorder — denn nichts ist wichtiger als die Technik.

da noch seine Rede. Wenn Nordhoff sprach, hatte man immer das Gefühl, es müßten jeden Augenblick Heil-Rufe aufbranden. So, als ahne man schon den Zusammenbruch.

1961 gab es noch immer den steinalten Rolls-Royce, den Enkel vom Silver Ghost: „Wenn man Milchglasscheiben einsetzt, kann man ihn ohne weiteren Umbau für ein Begräbnis erster Klasse verwenden. Die Trauergemeinde kann mit Zylinder aufrecht drin-

1963 mußte ich berichten: „Die Autos sind schöner geworden. Man trägt das Blech jetzt langgestreckt mit viel Hintern. Es ist eine Katastrophen-Linie."

Da beschließe ich, der Welt einen Kompaktwagen zu schenken, und einen stilreinen, schlanken Sportwagen für die Jugend. Mit Michael Conrad und Piu Manzù (wir nannten unser Team ‚autonova') baute ich den Kompaktwagen „fam" und den Sportwagen „autonova GT" — sie sind heute beide

gab, mit einem richtigen Kühlergrill. Das gab Applaus auf offener Szene.

Diese IAA glich außerdem einem Waffen-Arsenal. Die Lenksäulen waren wider besseres Wissen tödliche Speere, mit den knallharten Armaturenbrettern hätte man Ochsen erschlagen können, und die Hebel und Knöpfe verpaßten den Unfallopfern Wunden wie nach einer MPi-Salve. Aber damals warf man für einen neuen Schwung in der Zierleiste und zwei Krönchen mehr im Sitz-

polster sein Vorjahresmodell auf den Gebrauchtwagenmarkt. Erst recht dann, wenn das neue serienmäßig ein weißes Lenkrad hatte.

„Wir brauchen diese Art von Automobil, denn es bringt uns alle voran. Es drängt den Inspektor zum Oberinspektor, den Wochenmarkthändler zum Supermarktbesitzer, den Maurer zum Schwarzarbeiter und die Mutter ins Büro – es ist ein echtes Beförderungsmittel!" schrieb ich. Und beim Anblick einer jener zukunftweisenden Styling-Studien äußerte ich die Vermutung: „Morgen sind wir alle Kunstturner, morgen schreiten wir auch zu Hause nicht mehr durch Türen, sondern kriechen durch Luken, sitzen nicht mehr hinter Wänden, sondern hinter und unter Glas."

Auf allen diesen IAA zeigte man uns „das Auto von morgen". Es handelte sich da ausnahmslos um flunderflache Gebilde, die wie notgelandete Düsenjäger aussahen. Und ich fürchtete mich vor morgen. Zu Unrecht, wie man heute weiß, denn heute ist morgen. Was wir damals mit unserem „fam" meinten, wurde inzwischen Wirklichkeit.

Aber damals schluckte der Käufer einfach alles. „Er ist der Mülleimer der Automobilindustrie. Hier und da wirft sie ganz neuen Abfall hinein." Man sah es den Autos immer gleich an, wie sie im nächsten Jahr zu altern gedachten. Es gab ganz bestimmte Stellen, die dafür ausersehen waren, ein Jahr später geliftet zu werden.

Renault enthielt dem deutschen Markt 1969 seinen R 6 noch vor und hatte alle Hände voll zu tun, mit ihm Frankreich, Italien, die Schweiz und Österreich zu beliefern. Der deutschen Automobilindustrie gelang, wenn sie eine Hecktür einbaute, immer nur ein Lieferwagen. 1967 konnte man am BMW-Stand das Goggomobil bewundern. Glas hatte der Welt beweisen wollen, daß Glas einen Achtzylinder bauen kann. So war das Goggomobil auf den BMW-Stand gekommen. Zwei Jahre zuvor hatten wir unseren „fam" auf Glas-Basis gebaut und ihn den Dingolfingern für ein Butterbrot, ohne Ei sogar, angeboten. Aber dort hatte man sich für den V8 entschieden. So war das damals, als ich durch die Halden schlenderte.

Noch ein Späßchen zum Schluß: „... sah ich, wie ein Mann, der aus Versehen gegen den scharfkantigen Bug eines Lincoln gelaufen war, in zwei Teile zerfiel. Und ein anderer, der einem Mini-Rock-Mädchen nachgeschaut hatte, trat auf ein Mangusta-Coupé, das daraufhin nur noch als Fleck im Haargarnteppich an der Schau teilnehmen konnte." Ich weiß, das einzige, was Sie jetzt interessiert, ist, wann der Minirock aufkam. Zur IAA 1967! O ja, es gab auch ein paar gute Einfälle damals!

Audi-Vater Ludwig Kraus: „Wer unter dem Zeitdruck des Rennbetriebs arbeitet, der ist geprägt."

Der Rennsport sei entartet und tauge längst nicht mehr, den Bau von Serienautos zu befruchten. So argumentieren jene, die dem Motorsport eine Legitimation absprechen. Daß der Rennsport aber zumindest taugt, die fixesten und konsequentesten Ingenieure zu formen, steht allenthalben außer Zweifel. Beispiel: Audi NSU.

„Wer einmal unter dem Zeitdruck des Rennbetriebs gearbeitet hat, der ist geprägt", erklärt Dr. h. c. Ludwig Kraus, der ehemalige Mercedes-Silberpfeil-Konstrukteur. Er führte bis vor zwei Jahren das Regiment unter den Technikern in Ingolstadt und war für den VW-Konzern so etwas wie der Leiter des mobilen Einsatzkommandos. Nicht die überlegene Genialität, sondern die Erfahrung im Arbeiten unter extremem Zeitdruck verhalf den Ingolstädtern unter Kraus dazu, mit zwei entscheidenden Grundversionen des jetzigen Konzern-Programms, dem Audi 80/Passat und dem Audi 50/Polo, schneller fertig zu werden als die konkurrierenden Wolfsburger Techniker.

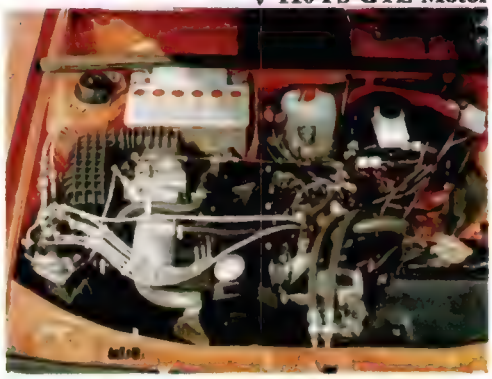
Die Kontinuität des Renntempos und der Konsequenz ist in Ingolstadt auch nach Kraus' Ausscheiden in den Ruhestand gewährleistet: Ferdinand Piëch, der seit 1. August Technik-Vorstand in der Ingolstädter Konzern-

△ Ro 80 ▽

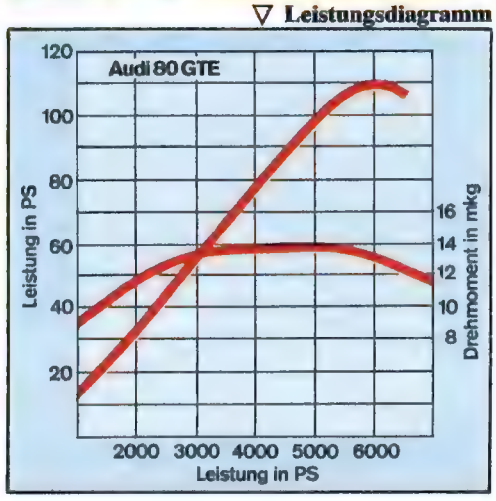
Erstmals seit 1967 erfuhr der Ro 80 in diesem Herbst eine stilistische Modernisierung — der fertige 160 PS-Zweischeiben-Wankelmotor (zweimal 750 ccm-Kammervolumen) bleibt jedoch in der Schublade. 181 km/h schnell ist der Audi GTE mit dem 110 PS starken 1600 ccm-Motor, der auch im IAA-Neuling Golf GTI Verwendung findet.

▽ Audi 80 GTE

▽ 110 PS-GTE-Motor



▽ Leistungsdiagramm



△ Audi 50 LS

Audi 50 und Audi 80 der kreativen Ingolstädter Kraus-Werkstatt waren die Keimzellen des jetzt fast kompletten Konzern-Modellprogramms. Der sieben Jahre alte Audi 100 wird in seinem technischen Konzept auch dann nicht geändert werden, wenn er Ende 1976 vom sogenannten C-Modell, das mit Stufen- und Schrägheck geplant ist, abgelöst wird.

▽ Audi 80 L

▽ Audi 100 L

▽ Audi 100 S Coupé

Filiale ist, schärfte, damals frisch von der Hochschule kommend, den Porsche 917 zu einer jahrelang unbesiegbaren Rennwaffe. Nicht minder konsequent ist er jetzt verbesserter Sparsamkeit von winzigen Serienmotoren, extremem Leichtbau für Mini-Autos oder kostengünstig herzustellenden Baukastensätzen für Serienmotoren auf der Spur.

Wegen Geldmangels müssen die Aktivitäten der Ingolstädter etwas bescheidener ausfallen als in den zurückliegenden Jahren: Das Audi-C-Modell (auto motor und sport Heft 8/1975) ist in Arbeit und soll Ende 1976 als Stufenheck-Limousine mit jenem Motor (im Audi mit zwei Litern Hubraum) anlaufen, der auch im VW-Transporter und künftig im Porsche 924 Verwendung finden wird: dem Motor des jetzigen Audi 100 mit obenliegender Nokkenwelle.

Das C-Modell wird technisch viele Gemeinsamkeiten mit dem Audi 100 haben und aller Voraussicht nach allein in Ingolstadt gebaut werden. Auch eine mögliche zweite Karosserie-Version mit Schrägheck und sehr großer Heckklappe soll als Audi auf den Markt kommen.

Rechtzeitig zur IAA wurde das seit 1967 stilistisch unveränderte Flaggschiff des VW-Konzerns kosmetisch verjüngt: Der Ro 80, Dienstauto aller Konzern-Bosse, erhält geänderte Stoßstangen, größere Heckleuchten und Änderungen an Zierleisten sowie Armaturen. Der 160 PS starke, neuentwickelte und in Verbrauch wie Haltbarkeit Hubkolbenmotoren gleichen Kalibers vergleichbare Zweischeiben-Wankelmotor mit zwei 750 ccm-Kammern bleibt freilich vorläufig in der Schublade.

BMW-Pläne für 1977: Formel 1-Motoren und ein Zwölfzylinder-Coupé um 80 000 Mark.

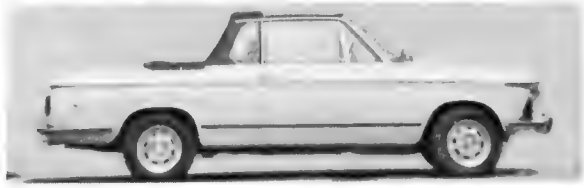
Die Typen 518 und 528 sowie die neuen Kleinen vom 316 bis zum 320 i (als IAA-Neuheit) markieren die Richtung, in die BMW strebt: zum Komfortauto, das zunehmend exclusiv, demzufolge auch teuer sein darf. Gipfeln wird diese Entwicklung in jenen Autos, die als nächste Neulinge ins Haus stehen: große Limousinen und Coupés, die zumindest motorisch das Mercedes-Angebot ausstechen sollen.

Gerade zum jetzigen Zeitpunkt, da der Serien-BMW nicht mehr im bisher gewohnten Stil mit den Kriterien eines potentiellen Sportgerätes gesegnet ist, sagt man den Münchnern die kühnsten und extremsten je gehegten sportlichen Ambitionen nach: Ein Formel 1-Projekt ist in Vorbereitung – und kaum ein BMW-Oberer bringt noch die Überzeugungskraft auf, solches Trachten ins Land der Fabel zu verweisen.

Der Plan, den der BMW-Vorstand noch nicht beschlossen hat, dem er aber wohlwollend zuneigt, wenn die nötigen Mittel aufgetrieben werden, sieht so aus: Nach den guten Erfahrungen, die mit dem Bau und Verkauf von Formel 2-Motoren gemacht wurden – BMW-Aggregate sind seit zwei Jahren unentbehrliches Rüstzeug für die Spitzen-

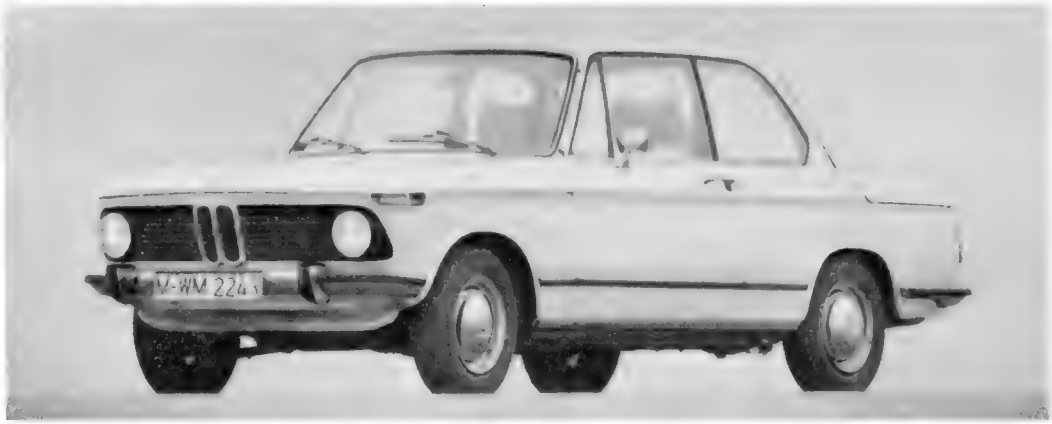
△ 2.5 CS

△ Neuheit 1976: Sechszylinder-Coupé



△ 2002 Cabrio

„Jeder BMW-Kunde träumt davon, ein Coupé zu fahren" (Verkaufsvorstand Schönbeck). Für 31 220 Mark erfüllt der 2,5 CS diesen Traum, etwa 45 000 Mark wird jenes neue Coupé des Jahrgangs 1976 kosten, das mit dem 3,3 Liter-Sechszylinder (wie die große 3.3 L-Limousine) ausgerüstet sein wird. Billigster BMW überhaupt: der 1502 für 12 380 Mark. Letzte Gelegenheit, einen Frischluft-BMW zu bekommen: Das 2002-Cabrio wird bis Jahresende in der Stuttgarter Karosseriefabrik Baur gebaut, über einen Nachfolger auf der Basis des neuen 320 wird verhandelt.



△ 1502

▽ 3.3 L

Wer BISON raucht, der weiß was schmeckt!

Echter Halfzware Tabak direkt aus Holland. Kräftig, aber nicht schwer.

DM 2.25

75/010

klasse, BMW ist ohne eigenes Werksteam am Erfolg beteiligt –, können ab 1977 auch in der Formel 1 BMW-Motoren zum Einsatz kommen, deren Bau, Vertrieb und Wartung die BMW Sport GmbH besorgen soll.

Die Techniker haben noch zu entscheiden, ob der Grand Prix-Treibsatz revolutionär aus zehn oder (wahrscheinlicher) aus zwölf Zylindern Kraft schöpfen soll – zwölf Zylinder, die wie bei Ferrari in zwei Sechserreihen und 180 Grad-V-Bauweise angeordnet sein dürften.

Können sich die BMW-Formel 1-Motoren in vergleichbarer Weise wie die Formel 2-Aggregate durchsetzen, dann steht auch der zu erwartende hohe Preis einem reißenden Absatz nicht entgegen: Rund 45 000 Mark, für die heute ein alternder Achtzylinder-Ford-Cosworth-Motor zu haben ist, kostet bei BMW schon ein Sechszylinder-Vierventilmotor für das Renncoupé. Da Matra heute bereits rund 150 000 Mark für seinen Zwölfzylinder in Rechnung stellt, wird BMW keinen Anlaß sehen, unter diesem Preis zu bleiben.

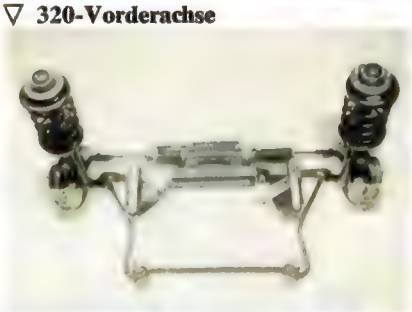
Verfechter des Werks-Rennsports mit kompletten BMW-Autos ist dagegen der sportgeneigte Verkaufsvorstand Hans-Erdmann Schönbeck. In Amerika, wo BMW die Absatzzahlen des letzten Jahres zu verdreifachen gedenkt, läßt Schönbeck die BMW-Coupés siegen, um den Amerikanern die Bedeutung der drei Buchstaben geläufiger zu machen. Die bei Umfragen häufig erhaltene Übersetzung BMW = British Motor Works konnte die Bayern nämlich vor zwei Jahren nicht davon überzeugen, daß der Boden für eine Großoffensive auf den ame-

△ 320 ▽

▽ 320-Hinterachse

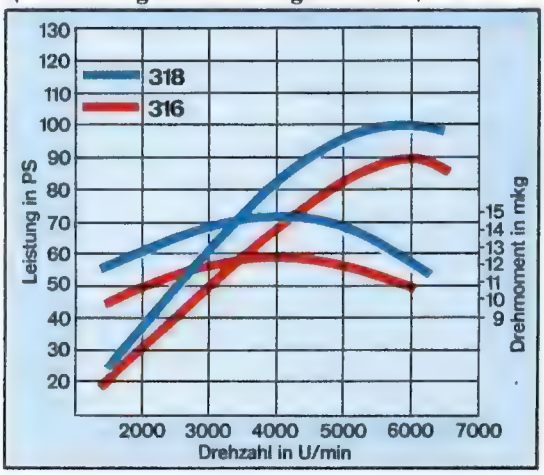
▽ 320-Innenraum

▽ 320-Vorderachse

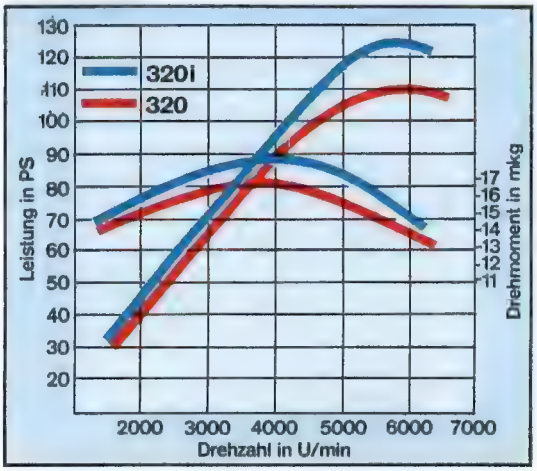


Mit der Dreier-Serie — 316, 318, 320 und dem IAA-Neuling 320 i — verfolgt BMW die mit der Fünfer-Serie begonnene Richtung: hin zum exclusiven, teuren Komfortauto.

▽ Zum Vergleich: Leistungskurve 316/318 . . .



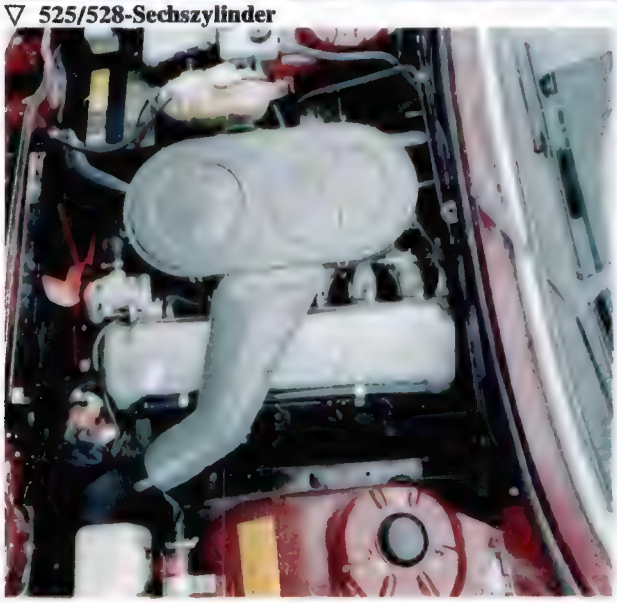
. . . und 320/320 i



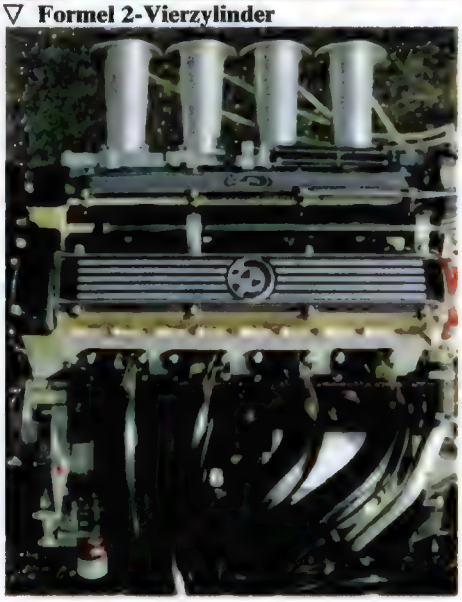
△ 528

Vom 1800 ccm-Vierzylinder (90 PS) 518 bis zum 165 PS starken Sechszylinder-528 reicht die Skala der in Dingolfing gebauten BMW-Fünfer-Serie. Bis zu 286 PS leisten die Zweiliter-Vierzylinder, mit denen BMW in der Formel 2-Europameisterschaft eine Monopolstellung errungen hat.

▽ 525/528-Sechszylinder



▽ Formel 2-Vierzylinder



rikanischen Markt bereitet ist.

In Europa wird Sportchef Jochen Neerpasch nicht mit einem Komplett-BMW zu Feld ziehen können. Das jetzige Coupé ist zu schwergewichtig, und auch ein neues, Anfang 1976 auf dem Markt erscheinendes Coupé wird nicht sporttauglich sein: Mit den Außenabmessungen der jetzigen Coupés wird der bei Karmann vom Band laufende Wagen luxuriöses Fahren auf dem modifizierten Chassis des 525 bieten. Der etwa 200 PS starke 3,3 Liter-Motor des 40 000—50 000-Mark-Autos (auto motor und sport Heft 9/1975) wird von einer Bosch-L-Jetronik gespeist werden.

Ein völlig neues Coupé hingegen darf man 1977 erwarten: Mit Stilelementen des Turbo, wahlweise Sechszylinder- oder 300 PS-Zwölfzylindermotor wird es in eine Preisregion von etwa 80 000 Mark vorstoßen, die bisher Exoten vorbehalten war: Eine große Limousine dagegen, die den alternden 3,3 L ablösen wird, soll selbst mit zwölf Zylindern „nicht teurer sein müssen als jetzt die teuerste deutsche Limousine auf dem Markt" (ein Münchner Manager).

Nicht nur der Trend zum Luxus in der obersten Preisklasse, auch die Arbeit am Komfort für die kleineren Typen läßt den BMW-Zug zu Exclusivität und Komfort erkennen: Schon jetzt werden in München Sechszylindermotoren in der Größenordnung zwischen 1800 und 2200 ccm erprobt.

Von den 02-Typen bleibt nur der 1502 im Programm — und bis Ende des Jahres auch noch das in der Stuttgarter Karosseriefabrik Baur gefertigte 2002 Cabrio.

Ford Deutschland geht mit Captain Robert A. Lutz auf Kaper-Kurs.

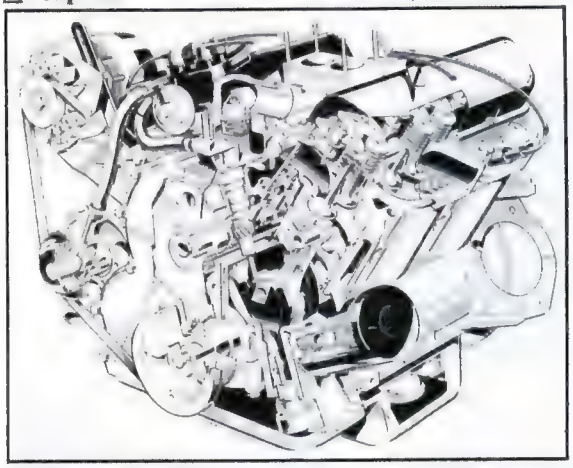
Robert A. Lutz, Jet-Captain, lizenzierter Hubschrauber-Pilot und Hobby-Reiter auf schwerkalibrigen Motorrädern, fuhr in den letzten Jahren gleich drei deutschen Autofirmen mit seiner Autovernarrtheit in die Knochen:

● Als Opel-Verkaufschef begleitete er am Steuer von BMW-Autos die Erlkönig-Kolonnen so lange auf Versuchsfahrten, bis Rekord und Kadett so geraten waren, daß Opel zeitweise VW vom angestammten Spitzenplatz in der deutschen Zulassungsstatistik vertreiben konnte.

● Als BMW-Fan Lutz dann BMW-Autos verkaufte, spickte er das Münchner Programm mit ausgefallenen Spielformen (3.0-Flügelcoupé, 2002 turbo) und geriet ins Kreuzfeuer der Kritik, weil die Entwicklung des Autoimages solchen Sondermodellen entgegenlief. BMW-Chef v. Kuenheim mutmaßte nach geglückter Trennung gar, die Konkurrenz habe ihm diesen Treibsatz untergeschoben.

● Von BMW weg landete Lutz auf dem Stuhl des ersten Mannes bei Ford und hatte alle Gelegenheit, seine Dynamik auszuspielen: Diesen Stuhl wollte keiner haben. Ford war in der Zulassungsstatistik des Jahres 1974 mit zehn Prozent hinter VW, Opel und Mercedes auf Platz vier abgerutscht, die Händler verkauften ohne Vertrauen zum Produkt, die Kunden zogen alles andere

△ Capri II



▽ Dreiliter-V6

Mit dem Capri II begann Ford eine Renovierung des gesamten Programms, die vor allem sachlichere Karosserieformen und Verfeinerung bekannter Technik brachte. Stärkstes Capri-Aggregat ist der 138 PS starke V6-Motor, der auch im Granada Verwendung findet. Anfang 1976 wird auch der Taunus modernisiert: Technische Grundkonzeption und Außenmaße bleiben erhalten, die äußere Form des Taunus II wird Designer Uwe Bahnsen versachlichen. Die Fahrwerksabstimmung darf — dem Hobby von Ford-Boß Lutz entsprechend — straffer als beim bisherigen Taunus erwartet werden.

▽ Taunus GXL

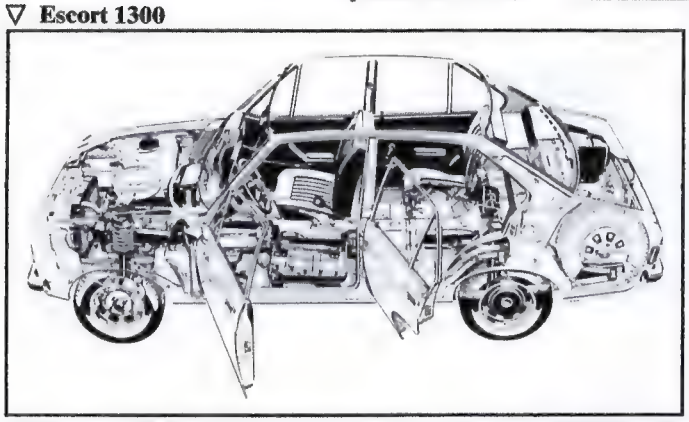
▽ Taunus II

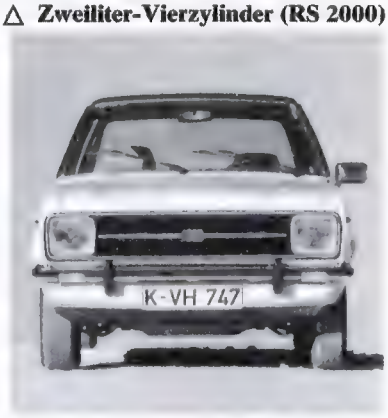
△ Escort RS 2000

Der Escort II, die in Köln geformte zweite Generation des Urtyps made in England, ist der Verkaufsschlager von Ford Köln. Seine Motorenskala reicht von 1100 ccm (44 PS) bis zum Zweiliter-Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle (110 PS) im Neuling RS 2000. Die Ausstattungsvarianten spannen sich von der Standard-Version bis zum Ghia, dessen Interieur weitgehend auch im RS 2000 zu finden ist. Die Granada-Reihe (1700 bis 3000 ccm, 70 bis 138 PS) wurde stilistisch wie technisch gestrafft und um einen schnellen Kombi bereichert: den Granada GLS Turnier (2,3 bis 3,0 Liter-Sechszylindermotoren).

△ Zweiliter-Vierzylinder (RS 2000)

▽ Escort 1300





△ Escort Ghia

▽ Granada GL

▽ Granada GLS Turnier

einem Ford vor: Bei einer Repräsentativumfrage mit einem Spielmodell zeigte sich die Mehrzahl der Befragten kaufbereit, wenn's ein VW wäre, nicht wenige wollten den Neuen unabhängig von der Marke haben, die wenigsten als Ford.

Die Lutz-Strategie mußte nach Vertrauen beim Kunden und Selbstvertrauen im Ford-Team trachten. Mit einer Jahresgarantie warb Ford zuerst um Kundengunst und zwang alle Konkurrenten, nachzuziehen. Mit Komplettautos leitete Lutz einen weiteren Trend ein.

Vor allem aber: Ford Köln gewann durch ihn Selbständigkeit gegenüber Ford England. Der Escort zweiter Generation — erster Neuling unter Lutz, aber von ihm kaum beeinflußt — wurde in Köln entwickelt und verkauft sich so gut, daß die Produktion kaum ausreicht, um die deutsche Nachfrage zu befriedigen und jeden zweiten Escort zu exportieren — vom englischen Ur-Escort mußten drei von vier in Deutschland gebauten Wagen exportiert werden.

Zwölf Prozent Marktanteil hatte Lutz den zagenden Kölnern für 1975 zum Ziel gesetzt. 14 Prozent liegen nach dem Erfolg des Escort (zur IAA um die sportive RS 2000-Version bereichert) und des vom Schwulst befreiten Granada in Reichweite. Wenn Kaper-Kapitän Lutz Anfang 1976 einen optisch renovierten Taunus (siehe Zeichnung) anbieten und ab Herbst 1976 mit dem zuerst für Deutschland gebauten Einliter-Ford „Bob-Cat" den Fuß auf den Mini-Markt bekommen kann, dann werden 14 Prozent und Platz drei in Deutschland Lutz' Unbescheidenheit keine Grenzen mehr stecken.

Daimler-Benz präsentiert die neuen kleinen Mercedes erst Anfang nächsten Jahres.

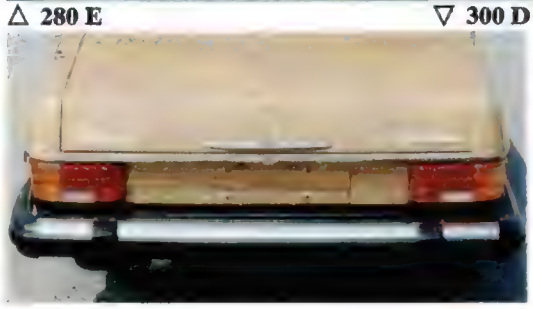
Um den Größten machte sich Daimler-Benz seit zwei Jahren Sorgen: Der 450 SEL 6.9, mit 286 PS das stärkste Auto aus deutschen Landen, wurde wegen vielerlei, auch technischer Bedenken, bis zum Frühjahr 1975 zurückgehalten — und dann mit der Sorge ins Modellprogramm einbezogen, Autos dieses Kalibers könnten als nicht zeitgemäß kritisiert werden.

Weder Kritik stellte sich ein noch mangelnde Nachfrage: Daimler-Chef Dr. Zahn bekundete, daß die ursprünglich geplante Produktion des 69 930 Mark-Mercedes der Nachfrage wegen auf etwa 2000 Stück pro Jahr verdoppelt werden solle.

Nicht weniger lang als den Größten ließ Mercedes die neuen Kleinen garen, die ab Anfang 1976 die jetzige, vom 200 D bis zum 280 E reichende Baureihe ablösen sollen. Seit zwei Jahren schon schicken Schulbuben Fotos von Mercedes-Erlkönigen in die Redaktion, von Erlkönigen, die nur noch durch einen entstellenden Kühlergrill und popelige NSU-Prinz-Schlußleuchten „getarnt" im Stuttgarter Verkehr mitlaufen.

Und auch bei den gut abgelagerten Kleinen hat Mercedes Bedenken: Sie könnten, in der Erscheinungsform der S-Klasse angeglichen, diesem lukrativen Geschäfts-

△ 280 E



▽ 300 D

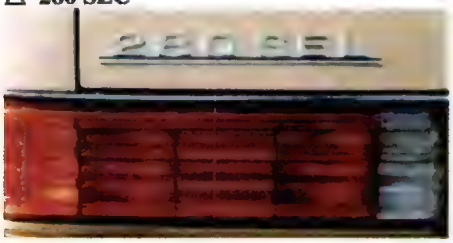
▽ 280 CE

▽ Kleiner Mercedes, Jahrgang 1976

Nach langem Abwarten brachte Mercedes das stärkste deutsche Auto auf den Markt: den 450 SEL 6.9. Lange fertig sind auch die neuen „kleinen" Mercedes, die 1976 sukzessive alle Typen bis zum 280 E ablösen werden — auch die Diesel-Modelle, deren Spitzenprodukt in Europa 240 D 3.0, in den USA dagegen einfach Mercedes 300 D Diesel heißt.

▽ 450 SEL 6.9

△ 280 SLC



▽ 350 SE

Als 280, 350 und 450 gibt es bei Daimler-Benz sämtliche Modelle der S-Klasse: die sportlichen SL und SLC, die SE und die repräsentativen SEL-Ausführungen. Die 450 SEL-Version wurde aus berufenem Mund oftmals als derzeit bestes Auto der Welt hochgelobt. Die S-Klasse erwies sich neben den Diesel-Modellen, deren Anteil an der Pkw-Produktion inzwischen 43 Prozent beträgt, als ganz besonders krisenstabil.

▽ 350 SL

zweig schaden. Indes, allein die geringere Länge der Kleinen (bei gleicher Höhe) beeinträchtigt die Eleganz der Unterstufe gegenüber der S-Serie.

Das Fahrwerk der Kleinen erhält unter anderem eine der S-Klasse angeglichene Vorderachse, die Motorenpalette bleibt in den gewohnten Hubraum- und Leistungssprüngen die gleiche, technisch tut sich einiges.

Anstelle des 230 6-Motors, des ältesten Mercedes-Aggregats, wird ein neuer 2,5 Liter-Motor treten, der aus vorhandenen Baugruppen kombiniert und auf bestehenden Produktionsanlagen gebaut werden kann.

Eine Zeitlang wird die neue Karosse parallel zur bisherigen gebaut werden. Vermutlich wird der 280 E Anfang 1976 als erstes Modell in neuer Form erscheinen, während der 200 D (seine Langlebigkeit ist den Taxikunden in die Hand versprochen) als letzter ins neue Kleid schlüpfen soll.

Obwohl Mercedes-Coupés sich recht wenig von den Limousinen abzuheben pflegen, wird Daimler-Benz auch von der neuen Serie eine Coupé-Version anbieten — als Start bietet sich der Genfer Salon im März an.

Weitere Änderungen bei Mercedes laufen unter der Rubrik Modellpflege: Die Achtzylinder-Modelle 350 und 450 erben vom 6.9-Liter die hydraulischen Ventilstößel und die wartungsfreie Zündanlage, auf Wunsch werden sie auch mit dem Hydropneumatik-Fahrwerk des 6.9 geliefert. Und bei den 280-Einspritzmotoren wird an die Stelle der D-Jetronik die fortschrittlichere K-Jetronik treten.

Opel-Chef John P. McCormack ist optimistisch: „Wir wollen wieder an die Spitze."

John P. McCormack, Generaldirektor von Opel, träumt von goldenen Zeiten: 1973 hatte Opel Mühe, so viele Autos herzuschaffen, wie die Kunden wollten — in Bochum und Rüsselsheim wurden Sonderschichten gefahren, und die hessische General Motors-Tochter überflügelte in der Jahresbilanz den Spitzenreiter auf dem deutschen Markt, VW, um 35 000 verkaufte Autos.

1974 kam der Katzenjammer: 125 000 Autos weniger verkauft, Rang eins eingebüßt, Arbeitskräfte abgeschmolzen und zum erheblichen Teil mit Abfindungen zum Ausscheiden bewegt. Nur wenige Wochen später spannte sich erneut blauer Himmel über Opel-Geschäften — Rüsselsheim mußte abgefundene Opel-Werker wieder anwerben (eine Mitarbeiterin stand bereits zwei Wochen nach Erhalt einer 5000-Mark-Abfindung wieder in Diensten) und dem Betriebsrat Sonderschichten mit dem Versprechen abringen, bis zum April 1976 weder kurzarbeiten noch entlassen zu wollen.

Daß der Herr in einem solch turbulenten Haus jetzt verkündet „Wir wollen wieder Marktführer werden", kann nicht erstaunen. Verwundern aber muß, daß Überraschungen positiver wie negativer Art dem Rüsselsheimer Management unentwegt das

△ **Rekord 1900**

▽ **Kadett**

▽ **Diplomat V8**

▽ **Commodore GS/E**

Rekord II (1700 bis 1900 ccm, 60 bis 90 PS), der Stufenheck-Kadett (1,0 bis 1,2 Liter, 40 bis 60 PS), Admiral und Diplomat bis zum 230 PS starken 5,4-Liter-V8 sowie die Commodore (2,5 und 2,8 Liter Hubraum, 115 bis 155 PS) bleiben Opel-Standardprogramm. Konkurrenten innerhalb der großen General Motors-Familie sind das sportliche Commodore GS/E-Coupé (2,8 Liter, 155 PS, 202 km/h, 22 300 Mark) und der selbst nach amerikanischen Maßstäben komfortabel ausgestattete Camaro LTC (5,7 Liter, 155 PS, 186 km/h, 21 112 Mark).

▽ **Camaro LTC**

Nennen Sie uns ein zweites Auto, das unter 8.000 Mark kostet und soviel Extra-Komfort bietet.

IAA Halle 5 5138

Das Auto, 1.300 ccm DM 7.995,-
Die 33 Extras + Die Garantie DM 0.000,-
(1 Jahr oder 15.000 km)
DM 7.995,-*

Sicherlich fällt Ihnen der eine oder andere Wagen ein, der ein wenig weniger kostet.

Aber was kann er Ihnen wirklich bieten? Etwa die Sicherheits-Extras des neuen POLSKI FIAT 125p: Vom Gürtelreifen über das servoverstärkte Zweikreis-Bremssystem mit seinen vier Scheibenbremsen bis hin zum Bremskraftregler. Oder den Mittelklasse-Komfort mit viel Platz, vier Türen, Liegesitzen mit integrierten Kopfstützen bis hin zum beleuchteten Zigaretten-Anzünder.

Wenn Ihnen nun – wie einigen unserer Konkurrenten – die Worte fehlen, dann sollten Sie diesen soliden und bewährten Viertürer der Mittelklasse schleunigst kennenlernen. Für mehr Fahr- und Sparvergnügen.

Die komfortable Art zu sparen.

Vergleichen Sie mal:

Die Extras	Serienmäßig	Die Extras	Serienmäßig
4 Türen	●	Scheibenwasch-Anlage	●
5 Gürtelreifen	●	Scheibenwischer mit 4 Stufen Intervall-Schalter	●
4 Scheibenbremsen	●	Drehzahlmesser	●
Zweikreis-Bremsanlage	●	Kühlwasser-Thermometer	●
Bremskraftverstärker	●	Tages-km-Zähler	●
Bremskraftregler	●	Warnlampe für Choke	●
Drehstrom-Lichtmaschine	●	Warnlampe für Handbremse	●
Verbundglas-Windschutzscheibe	●	Handgas	●
Stoßstangen mit Prallleiste	●	Zigarettenanzünder beleuchtet	●
Rammschutzleisten beidseitig	●	Handschuhkasten beleuchtet	●
Sicherheitslenkung	●	Motor- und Kofferraum beleuchtet	●
Kopfstützen vorn	●	Türsicherungsleuchten überall	●
Mittelarmstütze hinten	●	Mittelkonsolen-Ablage	●
Liegesitze	●	Abschließbarer Tankdeckel	●
Doppelscheinwerfer verstellbar	●	Abblendbarer Innenspiegel	●
Rückfahrscheinwerfer	●	Schmutzfänger	●
Teppichboden	●		

Der neue POLSKI FIAT 125p

Informations-Gutschein.

1300er, 54 PS
7995,- DM*

1500er, 69 PS
8.160,- DM*

Ich möchte mehr über den neuen POLSKI FIAT 125p und seine 33 Extras wissen. Informieren Sie mich.

* Unverbindliche Preisempfehlung

Name: _____

_____

Ort: _____

Straße: _____

_____

Walter Hagen & Co GmbH,
415 Krefeld, Pestalozzistr. 25

Ruder aus der Hand zu schlagen scheinen.

Die Aktionen, um Marktanteile wiederzugewinnen, sehen so aus:

● Dem modischen Zeitgeschmack folgend legte Opel vom Kadett neben der funktionellen Stufenheck-Limousine auch noch die City-Version auf, weil fast alle Konkurrenten ein Schrägheckauto anbieten können.

● Auftrieb läßt die zweite Auflage der inzwischen 1,2-millionenmal verkauften Ascona/Manta-Baureihe erwarten, die in bekannter und bewährter Konzeption, in verfeinerter Bauart, mit klarerem Styling und in der Karosse eine halbe Nummer größer Urständ feiert.

● Extrem sportlich schließlich gibt Opel sich beim Kadett GT/E, der 5000mal gebaut werden soll und in Grundausstattung – freilich zu einem Preis von fast 13 000 Mark – mit 105 PS starkem 1,9 Liter-Motor angeboten wird. Ziel dieses Sport-Kadetts: Als Wettbewerbsversion wird er rund 70 Kilo leichter sein als der Rallye-Ascona, mit dem Walter Röhrl Rallye-Europameister geworden war. Ausgerüstet mit einem Vierventil-Zylinderkopf, der eine Leistungsausbeute von rund 240 PS ermöglicht, muß der Kadett GT/E als eines der potentesten Rallyeautos erwartet werden.

Und bei den Schwergewichten, bei Admiral und Diplomat, verhilft auch das Wissen um deren Zuverlässigkeit und sonstige Qualitäten nicht zum Verkaufserfolg – sie werden in so kleinen Stückzahlen weitergebaut, daß der Umsatz entscheidende Änderungen nicht lohnen würde.

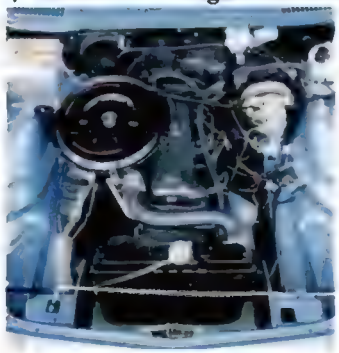
▽ Manta GT/E △

▽ Kadett GT/E

Die neuen Manta und Ascona (1200 bis 1900 ccm, 60 bis 90 PS) tragen die Hoffnungen auf steigenden Absatz. Das Sportgerät Kadett GT/E und der Manta GT/E beziehen ihre Kraft aus dem gleichen 105 PS-Motor mit 1,9 Liter Hubraum. Mit dem Kadett City folgte Opel einer Zeiterscheinung: Schräges Heck, weil's alle so machen.

▽ Ascona

▽ Ascona: nur Vergasermotoren



▽ Kadett City

Porsche setzt neue Maßstäbe: sechs Jahre Korrosions-Garantie für tragende Karosserieteile.

Ein Jahr Garantie für Autos, zumeist ohne jegliche Kilometerbegrenzung – das ist Standardangebot der Automobilindustrie geworden. Als letzter deutscher Hersteller offeriert die Zuffenhausener Sportwagenschmiede Porsche diese Gewährleistung für ihre 1976er Modelle zur IAA. Porsche geht freilich noch einen Schritt über die Norm hinaus: Auf alle tragenden Karosserieteile erhält der Kunde sechs Jahre Korrosionsgarantie.

Langzeitauto hieß das Modell, das Porsche als Zankapfel auf der IAA 1973 ausgestellt hatte: 20 Jahre Lebensdauer und nur 30 Prozent höherer Kaufpreis waren die Eckdaten für das Porsche-Denkmodell. Die Besucher horchten auf, die Konkurrenz fiel über den absatzgefährdenden Außenseiter her: Wer wolle sich schon 20 Jahre lang im gleichen Auto oder Anzug zeigen?

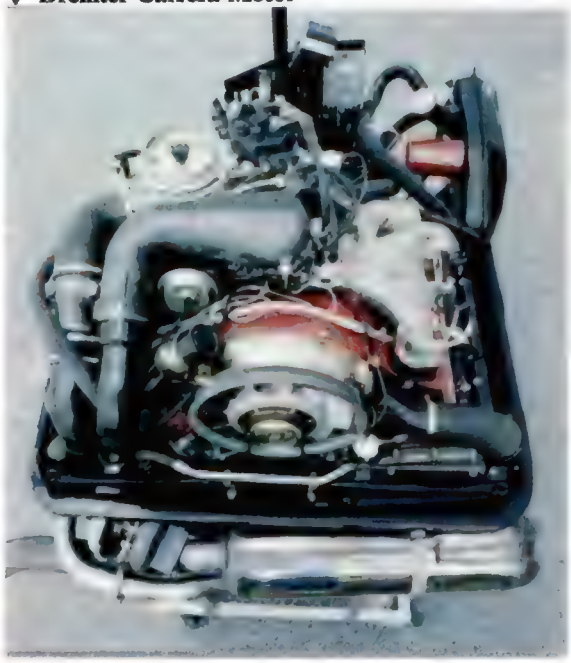
Porsche indes arbeitete in der hauseigenen Denkfabrik Weissach, dem Entwicklungszentrum der Firma, an der Daueridee weiter. Schritt für Schritt wurden die bis auf den turbo mit Normalbenzin zufriedenen Porscheautos durch Verwendung rostfreier Bauelemente langlebiger: Edelstahlauspuff, korrosionsfreie Tanks für Benzin und Öl, nichtrosten-

△ 911 Targa

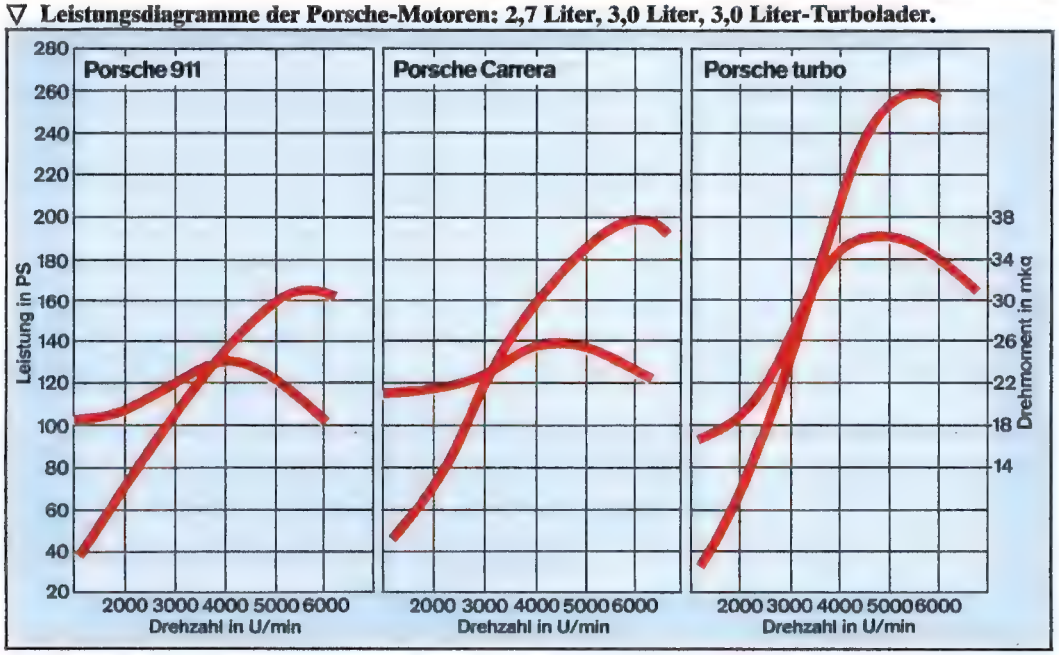
▽ Carrera 3.0

Das Porsche-Programm 1976 reicht vom 911 (2,7 Liter, 165 PS) über den Carrera 3.0 (3,0 Liter, 200 PS) bis zum turbo (3,0 Liter, 260 PS). Für alle Modelle ab Baujahr 1976 gelten die neuen Garantien: ein Jahr ohne Kilometer-Begrenzung und sechs Jahre Korrosions-Gewährleistung für die Karosserie.

▽ Dreiliter-Carrera-Motor



▽ Leistungsdiagramme der Porsche-Motoren: 2,7 Liter, 3,0 Liter, 3,0 Liter-Turbolader.



de und gewichtsparende Aluminium-Bauteile wie Stoßstangen oder Räder, schließlich beim Targa der Überrollbügel aus Nirosta. Neueste Errungenschaft, die auch die Sechsjahresgarantie auf tragende Karosserieteile ermöglichte: beidseitig feuerverzinkte Thyssen-Stahlbleche mit einem je nach Gefährdungsgrad unterschiedlich dicken Zink-Panzer.

Von Nöten in der Gegenwart blieben die zukunftsorientierten Porschebauer freilich nicht verschont: Die Tagesproduktion mußte wegen rückläufigen Geschäfts von 75 auf 50 Autos, die Belegschaft um rund 1000 auf 3400 Mitarbeiter reduziert werden. Und doch ist gerade in dieser Zeit unverhoffter Expansionsdrang ausgebrochen:

● Im Frühjahr dieses Jahres entschloß sich Porsche, einen Achtzylinder-Sportwagen 928 auf Kiel zu legen.

● Schon Anfang nächsten Jahres wird es einen kleinen Porsche geben (auto motor und sport Heft 5/1975), der in Weissach für rund 120 Millionen Mark im VW-Auftrag entwickelt wurde, den VW selbst sich in der jetzigen Lage aber nicht leisten will. Dieses Auto einzumotten würde für VW-Chef Toni Schmücker bedeuten, daß Investitionen von 180 Millionen Mark zum Fenster hinausgeworfen sind.

Der kleine Porsche wird auf die Bezeichnung 924 hören. Maximal 100 Autos pro Tag sollen im Audi NSU-Werk Neckarsulm produziert werden. Preis: Mit Sicherheit deutlich über 20 000 Mark. Denn eine Sparausstattung, wie von VW ursprünglich geplant, könnte den 924 als Arme-Leute-Porsche abstempeln – fürchtet Porsche.

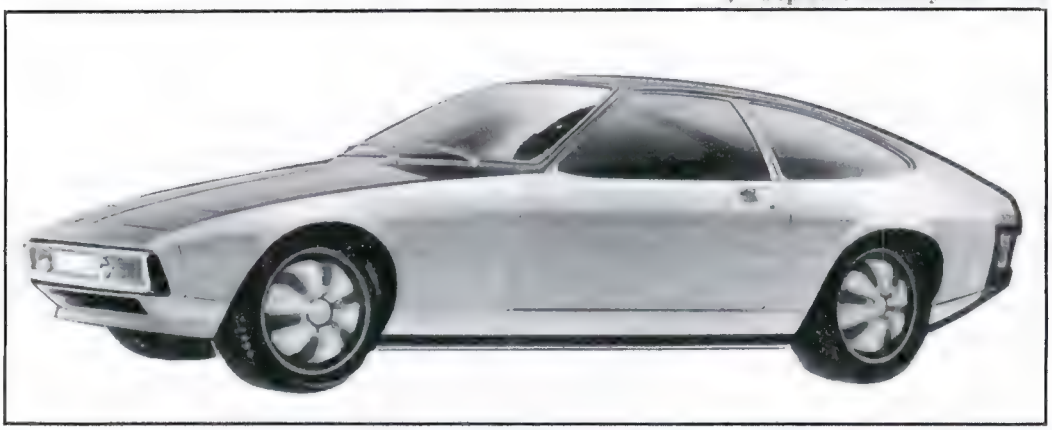
△ Porsche turbo

▽ turbo-Heckspoiler

▽ turbo-Cockpit

Der Porsche turbo ist das derzeit schnellste Auto aus deutscher Produktion: 250 km/h erreichte das Zuffenhausener Spitzenprodukt im auto motor und sport-Test, in 5,2 Sekunden beschleunigte es aus dem Stand auf 100 km/h. Der Express-Porsche ist aber auch langlebiger als die anderen: Zinkbeschichtetes Blech, Aluminium und Edelstahl machen ihn korrosionsbeständig wie kein zweites Auto.

▽ Geplanter Achtzylinder 928



Toyota ESV-Überroll-Test

Der Mensch, das Auto und Toyota.

Die Menschen erwarten heute von einem Auto mehr als jemals zuvor. Sie verlangen Sicherheit, wirtschaftlichen Verbrauch und echte Qualität. Sie wollen, daß das Auto eine verantwortungstragende Funktion in der Gesellschaft einnimmt.

Wir, die Leute von Toyota, sind Menschen, die dasselbe wollen. So ist unser Sicherheitsauto (ESV) nur ein Beispiel von zahlreichen anderen Maßnahmen, die wir aus diesen Gründen durchführen.

Seit acht Jahren arbeiten wir an einem Wagen, der auch noch bei einer Kollision mit 80 km/h den Insassen Sicherheit bietet.

Über hundert Prototypen wurden geprüft – wir ließen sie gegen Mauern fahren, Säulen rammen und sich überschlagen. Im Zuge unserer Forschung entwickelten wir über fünfzig wichtige neue Sicherheitseinrichtungen, wie z. B. ein einzigartiges Luftkissensystem, das die Passagiere bei einem Unfall schützt.

Nach dem erfolgreichen Abschluß des Projektes „Sicherheitsauto" haben wir viele dieser dabei gefundenen Sicherheitseinrichtungen in die Serien-Produktion übernommen.

Wir haben all dies – und noch vieles andere mehr – getan, weil wir nach beinahe 40 Jahren Automobilerfahrung alles, was wir tun, sehr ernst nehmen.

Und weil es dieses eine gibt, worum wir uns noch mehr kümmern – sogar mehr als um Autos: den Menschen.

Einander besser verstehen

TOYOTA

Es gibt 2.638 Toyota-Service-Stationen in Europa.
BRD: DEUTSCHE TOYOTA-VERTRIEB GmbH & Co. KG., 5023 Weiden bei Köln, Bunzlauer Str. 1, Tel. (02234) 76051-55, **BELGIEN & LUXEMBURG:** S. A. INTERNATIONAL MOTOR Cy N. V., Culliganlaan 1, 1920 Diegem-Belgien, Tel. 02/2051 40, **HOLLAND:** LOUWMAN & PARQUI, P. O. Box 6, Leidschendam, Holland, Tel. 070-20 93 53, **SCHWEIZ:** TOYOTA AG, General Importeur für die Schweiz, 5745 Safenwil, Tel. 062 67 17 21, **ÖSTERREICH:** ERNST FREY, 1040 Wien, Wiedner Gürtel 2, Tel. 0222/65 86 56

Das VW-Modellprogramm ist komplett — jetzt hat die Außenpolitik Vorrang.

Mit dem alten Käfer und Restbeständen eines unattraktiven Programms stand Rudolf Leiding da, als er 1971 daranging, bei VW den Karren aus dem Dreck zu ziehen. Als Toni Schmücker Anfang 1975 das VW-Ruder in die Hand nahm, vererbte Leiding ihm ein modernes Modellprogramm — aber auch Aufgaben diplomatischer Art, deren Bewältigung dem zupackenden Polterer und Antreiber Leiding weit weniger liegen konnten als die Kreation neuer Autos: Schmücker mußte den Personalstand abspecken und hat heute fast den für 1975 angestrebten Endstand von 91 000 deutschen VW-Werkern erreicht.

Die nächsten Aufgaben sind außenpolitischer Art. Von Peugeot in Syrien gerade ausmanövriert, knüpft VW schon Kontakte mit Fidel Castros Kuba. Vor allem aber ist der immer enger werdende Verbund mit amerikanischen Autoherstellern lebenswichtiges Nahziel der VW-Führung: Mit American Motors kam es zu einem Abkommen über den Kauf von Audi-Motoren, Chrysler bietet VW überschüssige Fertigungskapazität an.

Daß auch noch Leonard Woodcock, der Präsident der amerikanischen Automobilarbeiter-Gewerkschaft, VW in den USA willkommen heißt und eine baldige Ehe

△ 1303 LS Cabriolet

▽ 1200

Gezählt sind die Tage des Käfers. Nur noch als Typ 1200 führt Wolfsburg den Ur-VW im deutschen Angebot. Das bei Karmann gebaute 1303 Cabrio dagegen wird gebaut, so lange Käufer-Neigung dies lohnt. Der VW-Porsche 914 wird Anfang 1976 vom Porsche 924 aus dem deutschen Markt vertrieben und nur einige Zeit noch für Amerika gebaut. Gleich in drei Versionen wird der erste VW der Neuzeit angeboten: Den Passat gibt es als Kombi, mit der bei Schrägheck-Limousinen üblichen großen Heckklappe und konventionellem Kofferraumdeckel.

▽ VW-Porsche 914 1.8 Liter

▽ Passat Kombi

▽ Passat Limousine

△ Passat mit Heckklappe

△ Scirocco

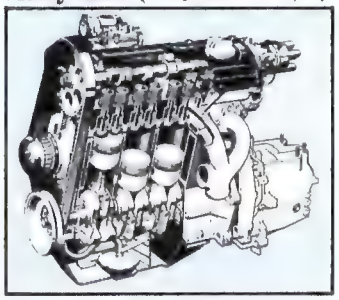
Ein kompletter Baukasten ermöglicht dem VW-Kunden eine fast stufenlose Modellwahl vom 900 ccm-Polo bis zum sportlichen Golf GTI, dessen 110 PS-Einspritzmotor auch dem Scirocco gut anstünde und in seiner Karosse durchaus Platz fände. Für den Scirocco freilich scheinen die Ziele der Wolfsburger Techniker schon höher gesteckt: Im Volkswagenwerk läuft ein Versuchs-Scirocco mit Turbolader-Motor, angeblich „um die Möglichkeiten unserer Fahrwerke oberhalb der 200 km/h-Grenze zu erforschen" (VW-Entwickler).

▽ Golf

▽ Golf GTI

▽ Polo

VW-Vierzylinder (900/1100 ccm) ▽



zwischen VW und Chrysler begrüßt, bedeutet nicht, daß Wolfsburg in den USA nicht mit gewerkschaftlichem Gegenwind rechnen muß: Gleichzeitig nämlich verlangte Woodcock ein Anti-Dumping-Verfahren. Der VW Rabbit (Golf), so führt Woodcock als Beweis an, koste in den USA 3330 Dollar (rund 8600 Mark), in der Bundesrepublik dagegen rund 10 300 Mark.

Die Modellpolitik muß nach stürmischen Jahren derzeit etwas hinter den diplomatischen Aktivitäten zurückstehen: Anstelle der bisherigen 1500 ccm-Motoren bei Golf, Scirocco und Passat treten 1600 ccm-Aggregate mit 75 PS, die alle Normalbenzin schlucken.

Das einst große Käfer-Angebot schrumpft auf einen Typ: den 1200, der wahlweise mit 1200 ccm (34 PS) oder 1600 ccm (50 PS) angeboten, in beiden Fällen jedoch mit der antiquierten Pendelachse ausgerüstet sein wird – ein Rückschritt in der Technik, den nur Automatik-Käfer nicht mitmachen. Sie werden weiterhin mit Doppelgelenk-Hinterachse gebaut.

Für den VW-Porsche 914 sind in Deutschland die Tage gezählt. Wenn Anfang nächsten Jahres der neue Porsche 924 auf den Markt kommt, dann ist zu erwarten, daß der 914 nur noch für Amerika gebaut wird.

Einziger Neuling im VW-Programm: der Golf GTI, der mit 1600 ccm-Motor, K-Jetronik und 110 PS der schnellste VW sein wird, der je gebaut wurde (Spitze 182 km/h). Es ist nicht ausgeschlossen, daß er die Basis für einen Golf-Sportpokal in der Art des jetzigen Renault-5-Pokals abgeben wird.

Deutsche Autos • Technische Daten und Meßwerte

IAA 1975

Typ	Bauart/ Zylinder	Bohrung ×Hub mm	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	max. Drehmoment mkg bei U/min	Verdichtung	Radstand mm	Spur vorn/hinten mm	Außenmaße Länge×Breite ×Höhe mm	Reifen	Gewicht kg	Beschleunigung 0-100 km/h in sec	Höchstgeschwindigkeit km/h	Verbrauch Ltr/100 km
Audi NSU														
Audi 50 LS	F/4	69,5×72	1093	50/5800	7,7/3500	8,2:1	2335	1300/1310	3512×1559×1344	135SR13	720T	15,6T	144,6T	N 8,3T
Audi 50 GL	F/4	69,5×72	1093	60/6000	8,5/3500	9,5:1	2335	1300/1310	3538×1559×1344	135SR13	725T	13,8T	153,2T	S 8,1T
Audi 80	F/4	75×73,4	1297	55/5500	9,4/2500	8,5:1	2470	1340/1335	4180×1600×1362	155SR13	880T	14,2T	156,5T	N 10,7T
Audi 80 S	F/4	79,5×80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4180×1600×1362	155SR13	850T	13,3T	161,4T	N 9-11
Audi 80GL	F/4	79,5×80	1588	85/5600	12,7/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4200×1600×1362	155SR13	900T	11,2T	170,6T	N 9-11
Audi 80 GTE	F/4	79,5×80	1588	110/6100	14,0/5000	9,5:1	2470	1340/1335	4200×1600×1362	175/70HR13	855	9,2	181,0	S 8,5-10,5
Audi 100 L	F/4	79,5×80	1588	85/5800	12,4/3500	8,2:1	2675	1420/1425	4610×1729×1421	155SR14	1070T	13,2T	165,9T	N 10,9T
Audi 100 LS	F/4	81,5×84,4	1760	100/5500	15,3/3200	9,7:1	2675	1420/1425	4636×1729×1421	165SR14	1090T	12,0T	174,0T	S 10-13
Audi 100 GL	F/4	84×84,4	1871	112/5600	16,3/3500	9,7:1	2675	1420/1425	4636×1729×1421	165SR14	1115T	11,2T	180,0T	S 12,7T
Audi 100 Coupé S	F/4	84×84,4	1871	112/5600	16,3/3500	9,7:1	2560	1440/1440	4409×1750×1340	185/70HR14	1110T	10,4T	186,5T	S 14,4T
NSU Ro 80	F/W	–	2×497,5	115/5500	16,0/4000	9,0:1	2860	1420/1425	4795×1760×1410	175SR14	1290	13,8	180,0	N 16-18
BMW														
1502	K/4	84×71	1573	75/5800	12,0/3700	8,0:1	2500	1330/1330	4250×1590×1410	165SR13	1010T	13,3T	159,3T	N 12,4T
316	K/4	84×71	1573	90/6000	12,5/4000	8,3:1	2563	1364/1377	4355×1610×1380	165SR13	1030T	13,2T	163,6T	N 12,6T
318	K/4	89×71	1766	98/5800	14,5/4000	8,3:1	2563	1364/1377	4355×1610×1380	165SR13	1030T	11,7T	170,6T	N 12,9T
320	K/4	89×80	1990	109/5800	16,0/3700	8,1:1	2563	1364/1377	4355×1610×1380	165SR13	1060T	11,0T	175,6T	N 13,1T
320 i	K/4	89×80	1977	125/5800	17,5/4300	9,3:1	2563	1386/1399	4355×1610×1380	185/70HR13	1050	9,9	180,0	S 11-14
518	K/4	89×71	1766	90/6000	14,5/3500	8,3:1	2636	1406/1442	4620×1690×1425	175SR14	1240	13,9	160,0	N 10-13
520	K/4	89×80	1990	115/5800	16,5/3700	9,0:1	2636	1406/1442	4620×1690×1425	175HR14	1270T	13,0T	175,6T	S 13,3T
525	K/6	86×71,6	2494	145/6000	21,2/4000	9,0:1	2636	1406/1442	4620×1690×1425	175HR14	1380T	9,9T	194,1T	S 14,9T
528	K/6	86×80	2788	165/5800	23,8/4000	9,0:1	2636	1420/1460	4620×1690×1425	195/70HR14	1435T	9,1T	201,1T	S 16,2T
2500	K/6	86×71,6	2494	150/6000	21,5/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4700×1750×1450	175HR14	1405T	10,2T	197,8T	S 15,0T
3.0 S	K/6	89×80	2985	180/6000	26,0/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4700×1750×1450	195/70HR14	1400	8,6T	211,4T	S 14-17
3.0 CSi	K/6	89×80	2985	200/5500	27,7/4300	9,5:1	2625	1446/1402	4660×1670×1370	195/70VR14	1415T	7,9T	215,6T	S 16,5T
3.3 Li	K/6	89×86	3205	200/5500	29,0/4250	9,0:1	2792	1470/1425	4800×1750×1450	195/70VR14	1475	8,5	208,0	S 15-18
Ford														
Escort 1100	K/4	80,98×53,29	1097	44/5500	7,2/3000	8,0:1	2407	1270/1296	4058×1596×1398	155SR13	880	28,4	127,0	N 9-11
Escort 1300 GL	K/4	80,98×62,99	1297	54/5500	8,7/3000	8,0:1	2407	1270/1296	4058×1596×1398	155SR13	925T	19,2T	140,9T	N 11,6T
Escort Sport	K/4	80,98×77,62	1598	84/5500	12,7/3500	9,0:1	2407	1270/1296	4083×1596×1385	165/70SR13	915T	12,3T	161,4T	S 11,6T
Escort RS 2000	K/4	90,87×76,95	1955	110/5500	16,4/3750	9,2:1	2407	1289/1315	4150×1596×1385	175/70HR13	925	8,9	180,0	S 9-12
Taunus 1300	K/4	79×66	1285	55/5500	9,2/3000	8,0:1	2578	1422/1422	4267×1701×1370	165SR13	1005	22,8	135,0	N 9-11
Taunus 1600	K/4	87,67×66	1576	88/5700	12,7/4000	9,2:1	2578	1422/1422	4267×1701×1370	165SR13	1030	13,9	162,0	S 10-12
Taunus 2000	K/V6	84×60,1	1999	90/5000	15,2/3000	8,75:1	2578	1422/1422	4267×1701×1370	165SR13	1100	14,0	163,0	S 10-12,5
Capri II GT 1600	K/4	87,67×66	1576	88/5700	12,7/4000	9,2:1	2559	1353/1384	4288×1698×1357	165SR13	1060T	13,8T	169,8T	S 12,7T
Capri II Ghia	K/V6	90×60,1	2294	108/5000	18,0/3000	8,75:1	2559	1353/1384	4288×1698×1357	165SR13	1145T	11,4T	179,1T	S 14,7T
Granada 1700	K/V4	90,03×66,8	1680	70/5000	12,2/3000	7,75:1	2769	1511/1537	4572×1791×1416	175SR14	1230	20,8	143,0	N 13-16
Granada GL 2000	K/V6	84×60,1	1999	90/5000	15,2/3000	8,75:1	2769	1511/1537	4572×1791×1416	185SR14	1350T	15,4T	157,2T	S 15,4T
Granada Ghia 2600	K/V6	90,03×66,8	2520	125/5000	20,5/3500	8,75:1	2769	1524/1550	4646×1791×1416	185SR14	1385	12,3	175,0	S 16-18
Granada GLS Turnier	K/V6	93,67×72,42	2993	138/5000	24,0/3000	8,9:1	2769	1511/1537	4674×1791×1422	195/70HR14	1470	11,6	182,0	S 17-20
Mercedes-Benz														
200 D	K/4	87×83,6	1988	55/4200	11,5/2400	21,0:1	2750	1444/1440	4685×1770×1440	175SR14	1360	31,0	130,0	D 7-10
200	K/4	87×83,6	1988	95/5000	15,9/2800	9,0:1	2750	1444/1440	4685×1770×1440	175SR14	1375T	14,5T	166,0T	S 15,3T
230 4	K/4	93,75×83,6	2307	110/4800	19,0/2500	9,0:1	2750	1444/1440	4685×1770×1440	175SR14	1385T	12,4T	171,4T	S 14,4T
240 D	K/4	91×92,4	2404	65/4200	14,0/2400	21,0:1	2750	1448/1440	4680×1770×1440	175SR14	1450T	26,4T	139,0T	D 11,6T
240 D 3.0	K/5	91×92,4	3005	80/4000	17,5/2400	21,0:1	2750	1448/1440	4680×1770×1440	175SR14	1500T	17,7T	150,0T	D 12,4T
230 6	K/6	81,75×72,8	2292	120/5400	18,2/3600	9,0:1	2750	1444/1440	4685×1770×1440	175SR14	1420T	13,3T	176,4T	S 16,8T
280 E	K/6	86×78,8	2746	185/6000	24,3/4500	9,0:1	2750	1448/1440	4685×1790×1440	185HR14	1535T	9,5T	202,2T	S 17,2T

280 S	K/6	86×78,8	2746	160/5500	23,0/4000	9,0:1	2865	1525/1505	4960×1865×1425	185HR14	1610	11,5	190,0	S 10,5-17,5
350 SE Automatik	K/V8	92×65,8	3499	200/5800	29,2/4000	9,5:1	2865	1525/1505	4960×1865×1425	205/70HR14	1770T	10,4T	203,4T	S 24,0T
450 SE	K/V8	92×85	4520	225/5000	38,5/3000	8,8:1	2860	1525/1505	4960×1865×1425	205/70VR14	1740	9,3	210,0T	S 14-22
450 SEL 6,9	K/V8	107×95	6834	286/4250	56,0/3000	8,8:1	2960	1521/1505	5060×1870×1410	215/70VR14	1935	7,4	225,0	S 16-25
280 SLC	K/6	86×78,8	2746	185/6000	24,3/4500	9,0:1	2820	1452/1440	4750×1790×1330	185HR14	1595T	8,5T	210,5T	S 16,2T
450 SL	K/V8	92×85	4520	225/5000	38,5/3000	8,8:1	2455	1452/1440	4390×1790×1300	205/70VR14	1585	8,8	215,0	S 14-22
Opel														
Kadett 1.0	K/4	72×61	993	40/5400	7,0/2600	7,9:1	2395	1300/1299	4124×1580×1370	155SR13	770T	26,3T	127,7T	N 9,1T
Kadett 1200	K/4	79×61	1196	52/5600	8,0/3400	7,8:1	2395	1300/1299	4124×1580×1370	155SR13	820T	20,0T	139,5T	N 9,4T
Kadett 1200 S	K/4	79×61	1196	60/5400	9,0/3400	9,0:1	2395	1300/1299	4124×1580×1370	155SR13	850T	16,1T	144,0T	S 9,4T
Kadett City 1200	K/4	79×61	1196	52/5600	8,0/3400	7,8:1	2395	1300/1299	3893×1570×1380	155SR13	840T	19,6T	136,9T	N 9,4T
Kadett City 1200 S	K/4	79×61	1196	60/5400	9,0/3400	9,0:1	2395	1300/1299	3893×1570×1380	155SR13	840T	17,1T	144,0T	S 9,4T
Kadett Coupé SR	K/4	79×61	1196	60/5400	9,0/3400	9,0:1	2395	1300/1299	4124×1580×1335	155SR13	830T	16,8T	147,5T	S 9,2T
Kadett GT/E	K/4	93×69,8	1897	105/5400	15,2/4200	9,2:1	2395	1300/1299	4124×1580×1335	175/70HR13	900	10,2	184,0	S 8,5-11
Ascona 12 S	K/4	79×61	1196	60/5400	9,0/3400	9,0:1	2518	1375/1375	4321×1670×1380	165SR13	895	19,0	142,0	S 8,5-9,5
Ascona 16	K/4	85×69,8	1584	60/5000	10,5/3400	8,0:1	2518	1375/1375	4321×1670×1380	165SR13	950	17,5	145,0	N 9-10,5
Ascona 16 S	K/4	85×69,8	1584	75/5000	11,7/3800	8,8:1	2518	1375/1375	4321×1670×1380	165SR13	980	14,0	158,0	S 9,5-11
Ascona 19 S	K/4	93×69,8	1897	90/4800	15,0/3800	8,8:1	2518	1375/1375	4321×1670×1380	165SR13	980	11,5	167,0	S 9,5-12
Manta 12 S	K/4	79×61	1196	60/5400	9,0/3400	9,0:1	2518	1375/1375	4445×1670×1330	165SR13	930	19,0	147,0	S 8,5-9,5
Manta 16 S	K/4	85×69,8	1584	75/5000	11,7/3800	8,8:1	2518	1375/1375	4445×1670×1330	165SR13	1000	14,0	163,0	S 9,5-11
Manta 19 S	K/4	93×69,8	1897	90/4800	15,0/3800	8,8:1	2518	1375/1375	4445×1670×1330	165SR13	1000	11,5	172,0	S 9,5-12
Manta GT/E	K/4	93×69,8	1897	105/5400	15,2/4200	9,2:1	2518	1375/1375	4445×1670×1330	185/70HR13	1010	10,5	185,0	S 9,5-12
Rekord 1700	K/4	88×69,8	1698	60/4800	11,4/3000	8,0:1	2668	1419/1400	4594×1718×1440	175SR14	1145T	19,7T	144,6T	N 11,4T
Rekord 1900 N	K/4	93×69,8	1897	75/4800	13,5/3400	7,6:1	2668	1419/1400	4594×1718×1440	175SR14	1145T	16,3T	151,9T	N 11,6T
Rekord 1900 S	K/4	93×69,8	1897	90/4800	14,8/3800	8,8:1	2668	1419/1400	4594×1718×1440	175SR14	1145T	13,6T	157,2T	S 12,3T
Rekord 2100 D	K/4	88×85	2068	60/4400	12,0/2500	22,0:1	2668	1419/1400	4594×1718×1435	175SR14	1260T	23,6T	141,2T	D 10,5T
Commodore	K/6	87×69,8	2490	115/5200	17,7/3800	9,0:1	2668	1434/1400	4607×1728×1405	175HR14	1215	13,0	175,0	S 12-16
Commodore GS/E Coupé	K/6	92×69,8	2784	155/5400	23,3/4200	9,5:1	2668	1450/1400	4607×1728×1370	175HR14	1265T	8,6T	202,2T	S 16,0T
Admiral 2800 E	K/6	92×69,8	2784	160/5600	23,3/4100	9,5:1	2845	1510/1512	4900×1852×1445	195HR14	1530T	11,7T	190,5T	S 18,9T
Diplomat V8	K/V8	101,6×82,55	5354	230/4700	43,5/3000	10,5:1	2845	1510/1512	4920×1852×1445	195HR14	1690T	9,7T	202,0T	S 24,2T
Porsche														
911	H/B6	90×70,4	2687	165/5800	24,0/4000	8,5:1	2272	1372/1354	4291×1610×1320	185/70VR15	1120	7,8	220,0	N 14-16
Carrera 3.0	H/B6	95×70,4	2994	200/6000	26,0/4200	8,5:1	2272	1398/1405	4291×1652×1320	185/70VR15[1]	1120	6,3	230,0	N 15-18
turbo	H/B6	95×70,4	2994	260/5500	35,0/4000	6,5:1	2272	1432/1501	4291×1775×1304	205/50VR15[2]	1210T	5,2T	250,0T	S 20,9T
VW														
Polo	F/4	69,5×59	895	40/5900	6,2/3500	8,2:1	2335	1300/1308	3500×1559×1359	135SR13	700T	18,2T	133,5T	N 9,0T
Käfer 1200	H/B4	77×64	1192	34/3800	7,6/1700	7,3:1	2400	1308/1349	4060×1550×1500	5.60-15	760	37,0	115,0	N 9-11
Käfer 1200 (50 PS)	H/B4	85,5×69	1584	50/4000	10,8/2800	7,5:1	2400	1308/1349	4060×1550×1500	5.60-15	760	20,5	130,0	N 9,5-12
Golf	F/4	69,5×72	1093	50/6000	7,9/3000	8,0:1	2400	1390/1348	3723×1610×1410	155SR13	800T	16,7T	146,3T	N 9,5T
Golf S	F/4	79,5×80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2400	1390/1348	3723×1610×1410	155SR13	780	12,5	160,0	N 9,5-11
Golf GTI	F/4	79,5×80	1588	110/6100	14,0/5000	9,5:1	2400	1404/1372	3723×1628×1395	175/70HR13	780	9,8	182,0	S 9-11
Scirocco	F/4	69,5×72	1093	50/6000	7,9/3000	8,0:1	2400	1390/1350	3847×1624×1309	155SR13	805T	19,0T	144,0T	N 9,3T
Scirocco S	F/4	79,5×80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2400	1390/1350	3847×1624×1309	155SR13	775	11,5	164,0	N 9-11
Scirocco TS	F/4	79,5×80	1588	85/5800	12,7/3200	8,2:1	2400	1390/1350	3847×1624×1309	175/70SR13	800	11,0	175,0	N 9-11
Passat	F/4	75×73,4	1297	55/5500	9,4/2500	8,5:1	2470	1340/1335	4190×1600×1360	155SR13	880T	16,0T	150,0T	N 10,5T
Passat S	F/4	79,5×80	1588	75/5600	12,1/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4190×1600×1360	155SR13	860	13,2	160,0	N 9-11
Passat TS	F/4	79,5×80	1588	85/5600	12,7/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4190×1600×1360	165/70SR13	860	11,8	170,0	N 9-11,5
Passat Variant	F/4	79,5×80	1588	85/5600	12,7/3200	8,2:1	2470	1340/1335	4220×1600×1360	165/70SR13	920	13,0	170,0	N 9,5-12
VW-Porsche														
914-1.8	H/B4	93×66	1795	85/5000	13,8/3400	8,6:1	2450	1343/1383	3985×1650×1230	165SR13	965T	12,1T	180,0T	S 12,2T
914-2.0	H/B4	94×71	1971	100/5000	16,0/3500	8,0:1	2450	1343/1383	3985×1650×1230	165HR15	950T	9,9T	192,4T	S 11-14

F = Frontantrieb; H = Heckmotor; K = konventionell (Motor vorn – Antrieb hinten); Zylinder ohne Zusatz = Reihenmotor; V = V-Motor; B = Boxermotor; W = Wankelmotor; T = Testwert; N = Normalkraftstoff; S = Superkraftstoff; D = Dieselkraftstoff; 1) = hinten: 215/60 VR 15; 2) = hinten: 225/50 VR 15;

Stand: 1. September 1975

Deutsche Autos • Preise*

Audi NSU

Audi 50 LS 2türig, 50 PS	8 995,–
Audi 50 GL 2türig, 60 PS	9 340,–
Mehrpreis Schiebedach	460,–
Audi 80 2türig, 55 PS	10 340,–
Audi 80 4türig	10 815,–
Audi 80 L 2türig	11 170,–
Audi 80 L 4türig	11 645,–
Audi 80 S 2-t, 75 PS	10 765,–
Audi 80 S 4türig	11 240,–
Audi 80 LS 2türig	11 595,–
Audi 80 LS 4türig	12 070,–
Audi 80 GL 2-t, 85 PS	11 995,–
Audi 80 GL 4türig	12 470,–
Audi 80 GTE 2türig, 110 PS	13 995,–
Mehrpreis Automatik (Audi 80 S/LS/GL)	820,–
Mehrpreis Schiebedach	565,–
Audi 100 L 2-t, 85 PS	13 495,–
Audi 100 L 4türig	13 980,–
Audi 100 LS 2-t, 85 PS	14 195,–
Audi 100 LS 4türig	14 680,–
Audi 100 LS 2-t, 100 PS	14 375,–
Audi 100 LS 4türig	14 860,–
Audi 100 GL 2-t, 112 PS	15 525,–
Audi 100 GL 4türig	16 010,–
Audi 100 S Coupé, 112 PS	18 285,–
Automatik (nicht für 85 PS-Motor)	1 490,–
Mehrpreis Schiebedach	606,–
NSU Ro 80 4-t, 115 PS	21 520,–
Mehrpreis Schiebedach	737,–

BMW

1502 2türig, 75 PS	12 380,–
Mehrpreis Schiebedach	642,–
316 2türig, 90 PS	13 980,–
318 2türig, 98 PS	14 850,–
318 Automatik	16 200,–
320 2türig, 109 PS	15 880,–
320 Automatik	17 230,–
320 i 2türig, 125 PS	17 980,–
Mehrpreis Schiebedach	694,–
518 4türig, 90 PS	16 640,–
520 4türig, 115 PS	17 840,–
520 Automatik	19 220,–
520 i 4türig, 130 PS	19 580,–
525 4türig, 145 PS	20 930,–
525 Automatik	22 510,–
528 4türig, 165 PS	23 360,–
528 Automatik	24 940,–
Mehrpreis Schiebedach	747,–
2500 4türig, 150 PS	23 260,–
2500 Automatik	24 840,–
2.8 L 4türig, 170 PS	26 980,–
2.8 L Automatik	28 560,–
3.0 S 4türig, 180 PS	27 960,–
3.0 S Automatik	29 540,–
3.0 L 4türig	29 980,–
3.0 L Automatik	31 560,–
3.0 Si 4türig, 200 PS	30 580,–
3.3 Li 4türig, 200 PS	42 960,–
2.5 CS Coupé, 150 PS	31 220,–
2.5 CS Automatik	32 800,–
3.0 CS Coupé, 180 PS	35 900,–
3.0 CS Automatik	37 480,–
3.0 CSi Coupé, 200 PS	38 080,–
3.0 CSL Coupé, 206 PS	42 260,–
Schiebedach (Lim.)	747,–
Schiebedach (Coupés)	1 070,–

Ford Escort

1100/1300 2türig, 44 oder 54 PS	8 595,–
1100/1300 4türig	9 080,–
1100/1300 Turnier 3türig	9 290,–
1100 L/1300 L 2türig	9 185,–
1100 L/1300 L 4türig	9 670,–
1100 L/1300 L Turnier	9 880,–
1100 GL/1300 GL 2-t	9 875,–
1100 GL/1300 GL 4-t	10 360,–
1100 GL/1300 GL Turnier 3türig	10 570,–
1300 GL 2türig, 70 PS	10 170,–
1300 GL 4türig	10 655,–
1300 GL Turnier 3türig	10 865,–
1300 Ghia 2türig, 54 oder 57 PS	11 150,–
1300 Ghia 4türig	11 635,–
1300 Ghia 2türig, 70 PS	11 445,–
1300 Ghia 4türig	11 930,–
1300 Sport 2türig	9 980,–
1300 Sport 4türig	10 465,–
1600 Ghia 2türig, 84 PS	11 730,–
1600 Ghia 4türig	12 215,–
1600 Sport 2türig	10 265,–
1600 Sport 4türig	10 750,–
Automatik (für 57 und 84 PS-Motor)	799,–

Ford Taunus

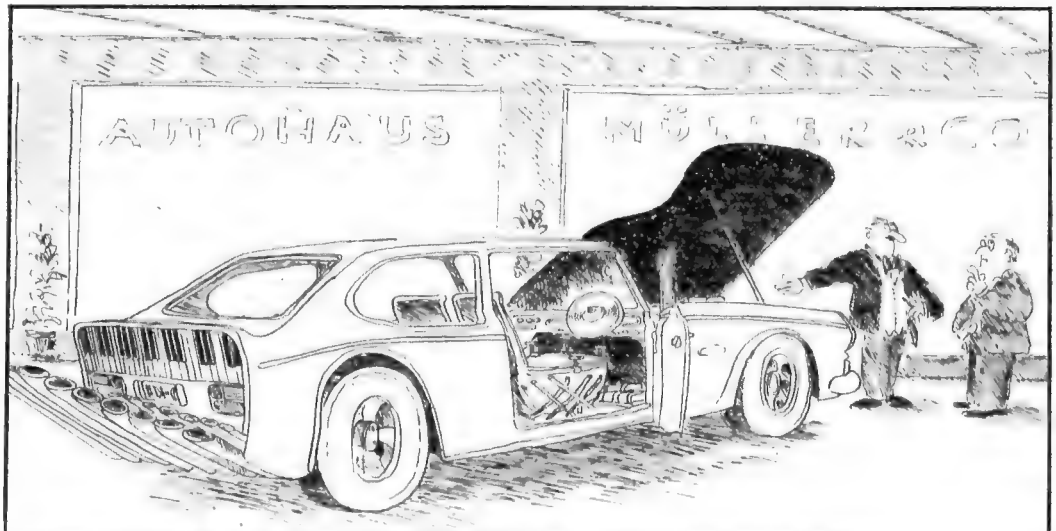
1300 2türig, 55 PS	9 590,–
1300 4türig	10 085,–
1300 Turnier 5türig	10 635,–
1300 L 2türig	10 140,–
1300 L 4türig	10 635,–
1300 L Coupé	10 825,–
1300 L Turnier 5türig	11 185,–
1300 XL 2türig	11 205,–
1300 XL 4türig	11 700,–
1300 XL Coupé	11 890,–
1300 XL Turnier 5türig	12 250,–
1600 2-t, 68 oder 72 PS	9 980,–
1600 4türig	10 475,–
1600 L 2türig	10 530,–
1600 L 4türig	11 025,–
1600 L Coupé	11 215,–
1600 XL 2türig	11 595,–
1600 XL 4türig	12 090,–
1600 XL Coupé	12 280,–
1600 XL 2türig, 88 PS	12 060,–
1600 XL 4türig	12 555,–
1600 XL Coupé	12 745,–
1600 GXL 2türig	13 015,–
1600 GXL 4türig	13 510,–
1600 GXL Coupé	13 700,–
2000 L 2türig, 90 PS	11 290,–
2000 L 4türig	11 785,–
2000 L Coupé	11 975,–
2000 L Turnier 5türig	12 335,–
2000 XL 2türig	12 355,–
2000 XL 4türig	12 850,–
2000 XL Coupé	13 040,–
2000 XL Turnier 5türig	13 400,–
2000 GXL 2türig	13 310,–
2000 GXL 4türig	13 805,–
2000 GXL Coupé	13 995,–
2000 GXL Turnier 5-t	14 565,–
2300 GXL 2-t, 108 PS	13 840,–
2300 GXL 4türig	14 335,–
2300 GXL Coupé	14 525,–
Automatik (nicht für 55 PS-Motor)	855,–
Mehrpreis Schiebedach	560,–

Ford Capri II

1300 L Coupé, 54 PS	10 890,–
1300 XL Coupé	11 445,–
1600 L Coupé, 68 oder 72 PS	11 640,–
1600 XL Coupé	12 195,–
1600 GT Coupé, 88 PS	13 150,–
2300 GT Coupé, 108 PS	14 135,–
2300 Ghia Coupé	16 710,–
3000 GT Coupé, 138 PS	15 150,–
3000 Ghia Coupé	17 645,–
Automatik (nicht für 54 PS-Motor)	855,–
Mehrpreis Schiebedach	676,–

Ford Granada

1700 2-t, 70 oder 75 PS	11 995,–
1700 4türig	12 505,–
1700 Coupé	12 695,–
1700 Turnier 5türig	13 190,–
1700 L 2türig	12 900,–
1700 L 4türig	13 410,–
1700 L Coupé	13 600,–
1700 L Turnier 5türig	14 095,–
2000 2türig, 90 PS	12 525,–
2000 4türig	13 035,–
2000 Coupé	13 225,–
2000 Turnier 5türig	13 720,–
2000 L 2türig	13 430,–
2000 L 4türig	13 940,–
2000 L Coupé	14 130,–
2000 L Turnier 5türig	14 625,–
2000 GL 2türig	16 540,–
2000 GL 4türig	17 050,–



„Dieses Modell bietet eine besonders reichhaltige Auswahl an Zusatzinstrumenten." Zeichnung: Köpf

* Richtpreise in DM

Wir haben schon vieles verändert.
Die Stuyvesant-Generation geht ihren Weg.
Peter Stuyvesant
AROMATISCH
FILTER
Peter Stuyvesant
EXTRA LEICHT
FILTER
Echter Stuyvesant-Geschmack mit Tabaken aus vier Kontinenten.

ROLEX

Rolex-Uhren erhalten Sie nur in diesen Fachgeschäften

Aachen, Josef Lücker, Am Elisenbrunnen
Ahrweiler, Ludwig Wolff, Niederhutstr. 42
Aschaffenburg, Vogl, Herstallstr. 18
Augsburg, H. Jaufmann, Wilh.-Hauff-Str. 36, Schwaben-Center
Augsburg, Herbert Mayer, Ecke Pferseerstr./Rosenaustr. und Annastr. 35
Baden-Baden, Uhren-Thoma, Lichtentaler Str. 5
Bad Godesberg, Julius Schrottka, Bahnhofstr. 28
Bad Herrenalb, Oskar Hiller, Kurpromenade 38
Bad Kissingen, Juwelier Happ, Ludwigstr. 3
Bad Nauheim, Franz Schmid, Parkstr. 10
Bad Oeynhausen, Fuchs KG, Königshof-Kolonnaden
Bad Reichenhall, Max Gastager, Ludwigstr. 36
Bamberg, L. Schmitt, Lange Str. 12
Berlin W 15, Heinz Wipperfeld, Kurfürstendamm 193
Berlin W 30, Heinz Wipperfeld, Hilton-Colonnade
Bielefeld, Fritz Böckelmann, Alter Markt 5
Bochum, Ludwig Mauer, Kortumstr. 61
Bonn, Gerdum-Clüsserath, Sternstr. 38
Bonn, Wilfried Toussaint, Sternstr. 68
Braunschweig, Kühlhorn & Co., Südstr. 6-8
Braunschweig, „Die Uhrenecke", Schuhstr. (vis-à-vis Hertie)
Bremen, Hellmut A. Haase, Hutfilterstr. 15
Bremen, Gerh. D. Wempe, Sögestr. 47-51
Bremerhaven, J. Wilzius, Bürger 32
Brühl, Uhren-Böhm, Balthasar-Neumann-Platz
Coburg, Bauschatz, Mohrenstr. 36
Darmstadt, Uhren Techel, Ernst-Ludwig-Str. 16
Dortmund, Rüschenbeck, Westenhellweg 45
Düren, Hündgen, Wirteistr. 29
Düsseldorf, Heinrich Blome, Königsallee 30
Duisburg, Robert Lepping, Königstr. 1
Duisburg, Rüschenbeck, Königstr. 6
Essen, Josef Deiter KG, Kettwiger Str. 22
Esslingen, Werner Brogle, Kronenstr. 25
Flensburg, Peter Jürgensen, Große Str. 45-47
Frankfurt/M., Christ oHG, Roßmarkt 5, Rhein-Main-Flughafen, Main-Taunus-Zentrum
Frankfurt/M., Karl Henecke, Kaiserstr. 15
Frankfurt/M., Riede, Schweizerstr. 29
Frankfurt/M., Gerh. D. Wempe, Steinweg 5
Frankfurt/M.-Höchst, Buchwald, Königsteiner Str. 26, Main-Taunus-Zentrum
Freiburg, Adolf Kühn, Kaiserstr. 211/213
Fulda, Fitze, Universitätstr. 5
Fürth, Kuhnle, Königstr. 141
Garmisch-Partenkirchen, Josef Stöckerl, Bahnhofstr. 93
Gießen, Reinhold Baiser, Seltersweg 5
Göttingen, Wilichowski, Groner Str. 24
Gütersloh, Martin Dodt, Strengerstr. 15
Hagen/Westf., Rüschenbeck, Mittelstr. 13
Hamburg, Becker & Co., Gerh.-Hauptmann-Platz 12
Hamburg, Willy Filitz, Mönckebergstr. 19
Hamburg, Gerh. D. Wempe, Jungfernstieg/ Ecke Neuer Wall, Mönckebergstr./Spitaler Str. 28, Reeperbahn 103, Wandsbeker Marktstr. 57, Fuhlsbütteler Str. 115, Osterstr. 129
Hamburg-Altona, Uhren-Heeckt, Bahrenfelder Str. 105
Hamm, Heinz Wagner, Nordstr. 1
Hanau, Willy Stickelmayer, Fahrstr.
Hannover, Diedrich-Scheurle, Georgstr. 38
Hannover, Gerh. D. Wempe, Georgstr. 27/29
Heilbronn, Luithle, Deutschhofstr. 2
Hof/Saale, Hohenberger, Altstadt 23
Ingolstadt, D. Dührkoop, Rathausplatz 9
Kaiserslautern, Walter Lembach, Fackelstr. 28
Karlsruhe, Oskar Hiller, Kaiserstr. 100
Kassel, Schmidt, Obere Königstr. 47
Kempten/Allg., Höbel, Inh. Hollfelder, Beim Kornhaus
Kempten/Allg., Müller, Schlösslepassage
Kiel, Uhren-Breede, Holstenstr. 19
Kiel, Franz Happe KG, Holstenstr. 71
Köln, Carl Jos. Linnartz, Burgmauer 6
Köln, Gerh. D. Wempe, Hohe Str. 66
Koblenz, Uhren-Müller, „Glockenspielhaus", Löhrstr. 71
Konstanz, J. N. Müller, Kanzleistr. 6
Krefeld, A. Gießmann, Rheinstr. 82
Landshut, Aigner oHG, Altstadt 104
Leverkusen, Uhren-Hodes, Friedrich-Ebert-Platz 15
Lübeck, Behrens, Holstenstr. 17
Lübeck, Th. Köhler & Sohn, Kohlmarkt 15
Ludwigsburg, Hunke, Kirchstr. 17-19
Ludwigshafen, Albert Hoch, Bismarckstr. 54
Mainz, Jean Weiland, Große Bleiche 28
Mannheim O 7, 10, Braun KG, Planken
Mannheim D 1, 2, Hubert Nitsch, Paradeplatz
Marburg, Th. Küster, Wettergasse 36
Mettmann, August Kortenhaus, Flintropstr. 4
Minden/Westf., Adolf Laufer, Bäckerstr. 36
Mönchengladbach, Uhren-Offermann, Bismarckstr. 15
Mülheim/Ruhr, Deiter KG, Kohlenkamp 35
München, Dr. Engel & Co., Lenbachplatz 9
München, Carl Hilscher, Nordendstr. 50, Elisabethplatz
München, Uhren-Hauser, Marienplatz 28
München, Andreas Huber, Residenzstr. 11, Weinstr. 8, Neuhauser Str. 53
München, Adolf Scheuring, Bahnhofplatz 2, Marienplatz 12, Unter dem Stachus
München, I. B. Haag (Scheuring), Karlsplatz 10
München, Uhren-Sonntag, Sendlinger Str. 18
München 2, Gerh. D. Wempe, Kaufingerstr. 28
Münster/Westf., Wilhelm Nonhoff, Haus Rothenburg 12-13
Münster/Westf., Oeding-Erdel, Bahnhofstr. 10
Neu-Isenburg, Riede, Dreiherrensteinplatz 39
Neustadt am Rübenberge, Paul Bielert, Marktstraße 35 a
Neuß, Badort, Niederstr. 3
Neuwied, Heinz Knobloch, Marktstr. 36
Norderney, Bodo Thura, Poststraße
Nürnberg, A. Merklein, Karolinenstr. 6
Nürnberg, J. Wallner, Karolinenstr./Heinerspiatz 4
Oberhausen, Schmiemann, Elsässer Str. 26 a
Oberatdorf, Müller, Weststr. 7-9
Offenbach/M., Uhren-Bauer, Bieberer Str. 10
Oldenburg, Fritz Ludwig, Lange Str. 34
Osnabrück, Franke & Middelberg, Große Straße 39
Paderborn, Hermann Ritter, Am Marienplatz 16
Regensburg, Kappelmeier, Neupfarrplatz
Reutlingen, Albert Depperich, Wilhelmstr. 123
Saarbrücken, Hermann Muhlke oHG, Bahnhofstr. 78
Saarbrücken-Brebach, Hügel, Saarbrücker Str. 158
Schweinfurt, Julius Memmel & Söhne, Spitalstr. 31/33
Siegen/Westf., Walter Jaeger, Markt 55-57
Solingen, Zimmermann Nachf., Inh. W. Darius, Hauptstr. 7
Stuttgart, Pfister, Königstr. 78, Im Wilhelmsbau/Eing. Marienstr.
Stuttgart, Gerh. D. Wempe, Königstr. 41
Timmendorfer Strand, Lindner, Kapitalblock, Hotel Maritim
Trier, Michael Engel, „Die Uhr", Simeonstr. 4
Trier, Werner Engel, Grabenstr. 16
Ulm, Uhren-Roth, Münsterplatz 46
Wiesbaden, J. Rothfuss, Rheinstr. 33
Wiesbaden, Christ oHG, Langgasse
Wilhelmshaven, Friedo Frier, Parkstr. 1
Wolfsburg, Karl-Heinz Moser, Porschestr. 42 und 64
Würzburg, Ernst Hüfner, Domstr. 7
Wuppertal-Barmen, Gert Fiedler, Werthstr. 51
Wuppertal-Elberfeld, Glockenspielhaus, Abeler, Poststr. 11
Wuppertal-Elberfeld, Soengen, Poststr. 7
Westerland/Sylt, Fritz Krause, Friedrichstr. 32
Westerland/Sylt, Rud. Ostermann, Friedrichstr. 12

ROLEX UHREN GMBH · 5 Köln, Hohenzollernring 62
Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte.

Deutsche Autos • Preise

2000 GL Coupé	17 240,–
2000 GL Turnier 5türig	17 885,–
2300 2türig, 108 PS	12 840,–
2300 4türig	13 350,–
2300 Coupé	13 540,–
2300 Turnier 5türig	14 035,–
2300 L 2türig	13 745,–
2300 L 4türig	14 255,–
2300 L Coupé	14 445,–
2300 L Turnier 5türig	14 940,–
2300 GL 2türig	16 855,–
2300 GL 4türig	17 365,–
2300 GL Coupé	17 555,–
2300 GL Turnier 5türig	18 200,–
2300 Ghia 4türig	20 125,–
2300 Ghia Coupé	20 315,–
2600 2türig, 125 PS	15 645,–
2600 4türig	16 155,–
2600 Coupé	16 345,–
2600 L 2türig	16 405,–
2600 L 4türig	16 915,–
2600 L Coupé	17 105,–
2600 GL 2türig	17 450,–
2600 GL 4türig	17 960,–
2600 GL Coupé	18 150,–
2600 GL Turnier 5türig	18 795,–
2600 Ghia 4türig	20 720,–
2600 Ghia Coupé	20 910,–
3000 2türig, 138 PS	15 965,–
3000 4türig	16 475,–
3000 Coupé	16 665,–
3000 L 2türig	16 725,–
3000 L 4türig	17 235,–
3000 L Coupé	17 425,–
3000 GL 2türig	17 770,–
3000 GL 4türig	18 280,–
3000 GL Coupé	18 470,–
3000 Ghia 4türig	21 040,–
3000 Ghia Coupé	21 230,–
Automatik (nicht für 70 PS-Motor)	1 022,–
Schiebedach (serienmäßig bei GL und Ghia)	676,–

Mercedes-Benz

200 4türig, 95 PS	16 706,–
200 D 4türig, 55 PS	17 183,–
220 D 4türig, 60 PS	17 849,–
230 4 4türig, 110 PS	17 505,–
230 6 4türig, 120 PS	19 270,–
240 D 4türig, 65 PS	18 426,–
240 D 3.0 4türig, 80 PS	19 913,–
250 4türig, 130 PS	21 623,–
250 C Coupé	24 564,–
280 4türig, 160 PS	23 610,–
280 C Coupé	26 551,–
280 E 4türig, 185 PS	25 463,–
280 CE Coupé	28 405,–
Mehrpreis Automatik	1 610,–
Mehrpreis Schiebedach (Limousinen)	733,–
280 S 4türig, 160 PS	28 849,–
280 SE 4türig, 185 PS	30 891,–
280 SEL 4türig	33 833,–
280 SL Roadster	34 332,–
280 SLC Coupé	39 383,–
350 SE 4türig, 200 PS	34 854,–
350 SEL 4türig	37 418,–
350 SL Roadster	37 918,–
350 SLC Coupé	42 968,–
Mehrpreis Automatik	1 721,–
Mehrpreis Schiebedach (Limousinen)	988,–
Schiebedach (Coupés)	1 138,–
450 SE 4türig, 225 PS	39 150,–
450 SEL 4türig	44 444,–
450 SL Roadster	42 213,–
450 SLC Coupé	47 264,–
Automatik serienmäßig	
Mehrpreis Schiebedach (Limousinen)	988,–
Schiebedach (Coupés)	1 138,–
450 SEL 6.9 4-t, 286 PS	69 930,–
600 4türig, 250 PS	110 445,–
600 Pullman 4türig	127 095,–
600 Pullman 6türig	134 310,–

Opel Kadett

1000/1200 2türig, 40 oder 52 PS	8 695,–
1000/1200 4türig	9 180,–
1000/1200 City	8 795,–
1000 L/1200 L 2türig	9 295,–
1000 L/1200 L 4türig	9 780,–
1000 L/1200 L City	9 395,–
1000/1200 Coupé	9 800,–
1000/1200 Caravan 3-t	9 500,–
1000 L/1200 L Caravan	10 070,–
1200 S 2türig, 60 PS	8 865,–
1200 S 4türig	9 350,–
1200 S City	8 965,–
1200 LS 2türig	9 465,–
1200 LS 4türig	9 950,–
1200 LS City	9 565,–
1200 S Coupé	9 970,–
1200 S Caravan 3türig	9 670,–
1200 LS Caravan	10 240,–
Automatik (nur für 60 PS-Motor)	805,–
Mehrpreis Schiebedach (Limousinen und Coupé)	420,–
1900 GT/E 2-t, 105 PS	12 950,–

Opel Ascona

1200 2türig, 60 PS	9 995,–
1200 4türig	10 480,–
1200 L 2türig	10 745,–
1200 L 4türig	11 230,–
1600 2türig, 60 PS	10 395,–
1600 4türig	10 880,–
1600 L 2türig	11 145,–
1600 L 4türig	11 630,–
1600 S 2türig, 75 PS	10 630,–
1600 S 4türig	11 115,–
1600 LS 2türig	11 380,–
1600 LS 4türig	11 865,–
1900 2türig, 90 PS	10 820,–

Die Sahara-Expedition bestimmte ihren Kurs mit der Sonne und einer Rolex. Beide erwiesen sich als äußerst zuverlässig.

Majabat Al-Koubra in Mauretanien wird auch „Empty Quarter" (das leere Gebiet) genannt. Es ist eine etwa 800 mal 480 km große Region, die von niemand bewohnt und nur von sehr wenigen betreten wird.

Im vorigen Jahr unternahm Tom Sheppard eine fünf Wochen dauernde Joint Services-Expedition in dieses Gebiet. Sein Plan war, den Weg zu erkunden, um künftigen Expeditionen eine vollständige West-Ost-Durchquerung der Sahara zu ermöglichen. Durch das „Empty Quarter" hat das bisher niemand gewagt.

Die einzige Karte der Gegend basiert auf Luftaufnahmen. Aber die Dünen sehen einander so ähnlich, daß die Karte zur Positionsbestimmung ungeeignet war. Der Theodolit der Expedition kam beschädigt in Mauretanien an, deshalb benutzte Sheppard einen Sonnen-Kompaß und seine Rolex, um über 800 km den Kurs zu bestimmen. Im Zickzack ging es durch die Dünen der Sand-Wildnis, 60- bis 120-mal am Tag waren sie gezwungen, den Kurs zu wechseln. Der Sonnen-Kompaß, dessen Genauigkeit entscheidend von der Zeitmessung abhing, mußte alle 15 Minuten neu eingestellt werden. Der Navigator führte ein Logbuch, um bei jedem Vorstoß die Zeit und die zurückgelegten Meilen zu registrieren. Allzu oft finden Fahrzeuge nicht mehr den Weg, auf dem sie kamen, oder auch nur die Spuren, die sie kurz vorher hinterließen. Dann ist das Logbuch die einzige Möglichkeit, sicher zurückzukehren. Die Rolex, die Tom Sheppard benutzte, war eine GMT-Master. Er hat sie auf jeder seiner fünf wichtigsten Wüsten-Expeditionen seit 1967 getragen. Wie jede Rolex Oyster hält sie mehr aus, als man sich vorstellen kann.

Jedes Oyster-Gehäuse wird aus einem massiven Block von Gold, Platin oder rostfreiem Edelstahl gefertigt. In einer Serie von 162 verschiedenen Arbeitsgängen. In das praktisch unzerstörbare Gehäuse setzen unsere Techniker das Perpetual-Uhrwerk mit dem Rotor-Selbstaufzug ein. Fast die Hälfte aller jemals vergebenen „Chronometer" - Auszeichnungen wurden diesem Uhrwerk verliehen. Die Aufzugskrone – eine der patentierten Rolex-Erfindungen – wird in das Gehäuse geschraubt und verschließt es nach dem Funktionsprinzip einer U-Boot-Luke. Zusammen mit dem inneren Verschluß gewährleistet sie vollen Schutz gegen Wasser und Schmutz.

Zwei Wochen Sandstürme in der Sahara waren ein besserer Dichtheitstest, als ihn die Rolex-Labors entwickeln könnten.

Die Dünen im „Empty Quarter" gehören zu den schwierigsten der Welt. Aber die Expedition erfüllte ihre Aufgabe. Es wurden neue Informationen gesammelt, die von wesentlicher Bedeutung für das Team sein werden, das die erste große West - Ost - Durchquerung unternimmt.

Die Techniker von Rolex freut es, daß die Mitglieder der Expedition ihre Sorgfalt bis in kleinste Details zu schätzen wußten.

ROLEX

Was spricht mehr für sie als ihre Träger

5-153

Die Rolex GMT-Master. In 18 Karat Gold, rostfreiem Edelstahl oder Stahl/Gold-Ausführung. Jeweils mit passendem Armband.

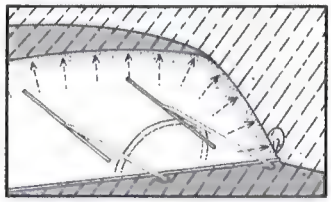
weyer

Aus der Luftfahrt
NEU
für den Autofahrer

REGEN
abweiser

für Windschutzscheiben, Seiten- und Heckfenster.

weyer Regenabweiser bildet einen unsichtbaren, transparenten Film, der auftreffenden Regen in kleine Tropfen zerlegt und durch den Fahrtwind selbsttätig abrollen läßt.



Bessere Rundumsicht bei Regen und Schnee. Kein sichtbehindernder Wasserfilm mehr. Gute Sicht auch bei Abheben der Scheibenwischer.

Mehr Sicherheit bei Regenfahrten durch weyer Regenabweiser.

weyer

4 Düsseldorf 32

Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern, insbesondere Kaufhof, Neckermann, Quelle, Woolworth, und bei Ihrer Tankstelle.

Erst ein Kratzer – dann Rost – dann ein häßlicher Lackschaden... Darum: Kratzer gleich wegtupfen mit DUPLI-COLOR® Acryl»Tupflack«

Kratzer und Schäden an den Türkanten tupfen Sie gleich weg, ehe es häßliche Lackschäden werden. Mit DUPLI-COLOR Acryl ›Tupflack‹ ist das ganz einfach. So erhalten Sie den Wert Ihres Autos. Sie können es wesentlich länger fahren und sparen außerdem noch Geld.

Größere Schäden reparieren Sie gekonnt mit DUPLI-COLOR Acryl ›Auto-Spray‹. Dauerhaft wie eingebrannt, minutenschnell trocken, kratzfest, polierbar, glanzbeständig. Kein Vergilben, kein Ausbleichen.

DC Acryl ›Tupflack‹ und DC Acryl ›Auto-Spray‹ erhalten Sie farbtongenau auch für Ihren Wagen. DUPLI-COLOR: 2 000 Autofarbtöne.

DUPLI-COLOR in guten Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör überall in Europa.

Reparieren Sie den Lack Ihres Autos selbst. Dann wird man bald sagen:

Jetzt strahlt es wieder – dauerhaft. Acryllack hält.

Wir stellen aus: IAA Frankfurt, Halle 2, Stand 2060, Farbe 75, Hamburg, Halle 5

Deutsche Autos • Preise

1900 4türig	11 305,–
1900 L 2türig	11 570,–
1900 L 4türig	12 055,–
Mehrpreis Automatik	1 012,–
Mehrpreis Schiebedach	560,–

Opel Manta

1200 Coupé, 60 PS	10 940,–
1200 L Coupé	11 690,–
1200 Berlinetta	12 340,–
1600 Coupé, 60 PS	11 340,–
1600 L Coupé	12 090,–
1600 Berlinetta	12 740,–
1600 S Coupé, 75 PS	11 575,–
1600 LS Coupé	12 325,–
1600 Berlinetta	12 975,–
1900 Coupé, 90 PS	11 765,–
1900 L Coupé	12 515,–
1900 Berlinetta	13 165,–
1900 GT/E Coupé, 105 PS	13 940,–
Mehrpreis Automatik (nicht für GT/E)	1 012,–
Mehrpreis Schiebedach	560,–

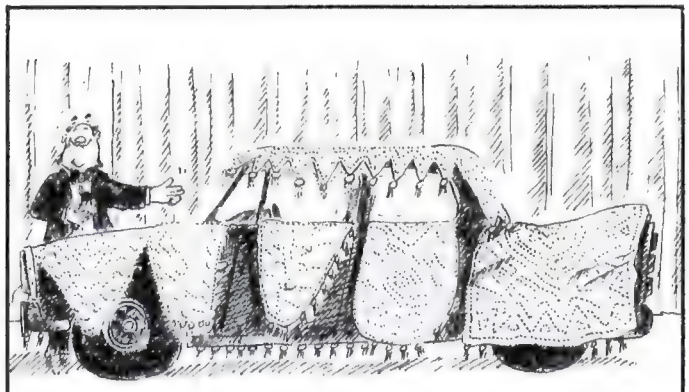
2100 D L 2türig	15 560,–
2100 D L 4türig	16 070,–
2100 D Caravan 3türig	15 375,–
2100 D Caravan 5türig	16 015,–
2100 D Caravan L 5-t	16 875,–
Mehrpreis Automatik	1 122,–
Mehrpreis Schiebedach	640,–

Opel Commodore

2500 4türig, 115 PS	16 720,–
2500 Coupé	17 200,–
2800 4türig, 129 PS	17 190,–
2800 Coupé	17 670,–
2800 GS 4türig,140 PS	19 920,–
2800 GS Coupé	20 400,–
2800 GS/E 4-t, 155 PS	21 820,–
2800 GS/E Coupé	22 300,–
Mehrpreis Automatik	1 257,–
Mehrpreis Schiebedach	640,–

Opel Admiral

2800 4türig,129 PS	21 450,–
2800 L 4türig	23 435,–
2800 S 4türig, 140 PS	22 053,–



„... und das ist unser neues Spitzenmodell!" Zeichnung: Köpf

Opel Rekord

1700/1900 2türig, 60 oder 75 PS	12 040,–
1700/1900 4türig	12 550,–
1700 L/1900 L 2türig	12 850,–
1700 L/1900 L 4türig	13 360,–
1700/1900 Caravan 3-t	12 665,–
1700/1900 Caravan 5-t	13 305,–
1700 L/1900 L Caravan 5türig	14 165,–
1900 Coupé, 75 PS	14 030,–
1900 S 2türig, 90 PS	12 465,–
1900 S 4türig	12 975,–
1900 LS 2türig	13 275,–
1900 LS 4türig	13 785,–
1900 S Coupé	14 322,–
1900 S Caravan 3türig	13 090,–
1900 S Caravan 5türig	13 730,–
1900 LS Caravan 5türig	14 590,–
2100 D 2türig, 60 PS	14 750,–
2100 D 4türig	15 260,–

2800 L 4türig	24 038,–
2800 E 4türig, 160 PS	26 823,–
Mehrpreis Automatik (für Normalausstattung)	1 579,–
Mehrpreis Automatik (für Luxusausstattung)	1 258,–
Mehrpreis Schiebedach	760,–

Opel Diplomat

2800 E 4türig, 160 PS	29 455,–
5400 V8 4türig, 230 PS	31 327,–
Mehrpreis Schiebedach	760,–

Porsche

911 Coupé, 165 PS	34 350,–
911 Targa	36 850,–
Carrera 3.0 Coupé, 200 PS	44 950,–
Carrera 3.0 Targa	46 950,–
turbo Coupé, 260 PS	66 450,–

– – = Preis stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest; Stand der Tabelle: 1. September 1975.

VW Polo

Polo 2türig, 40 PS	7 995,–
Mehrpreis Schiebedach	460,–

VW Käfer

1200 2türig, 34 PS	6 950,–
1200 L 2türig	7 345,–
1600 Cabrio, 50 PS	12 130,–

VW Golf

Golf 2türig, 50 PS	8 795,–
Golf 4türig	9 260,–
Golf L 2türig	9 585,–
Golf L 4türig	10 050,–
Golf S 2türig, 75 PS	9 535,–
Golf S 4türig	10 000,–
Golf LS 2türig	10 325,–
Golf LS 4türig	10 790,–
Automatik (75 PS-Motor)	785,–
Mehrpreis Schiebedach	460,–
Golf GTI, 110 PS	–

VW Passat

Passat 2türig, 55 PS	10 190,–
Passat 4türig	10 665,–
Passat L 2türig	10 985,–
Passat L 4türig	11 460,–
Passat S 2türig, 75 PS	10 615,–
Passat S 4türig	11 090,–
Passat LS 2türig	11 410,–
Passat LS 4türig	11 885,–
Passat TS 2türig	11 915,–
Passat TS 4türig	12 390,–
Passat LS 2türig, 85 PS	11 685,–
Passat LS 4türig	12 160,–
Passat TS 2türig, 85 PS	12 190,–
Passat TS 4türig	12 665,–
Passat Variant 4türig, 55 PS	10 970,–
Passat Variant L 4türig	11 765,–
Passat Variant S 4türig, 75 PS	11 395,–
Passat Variant LS 4-t	12 190,–
Passat Variant TS 4-t	12 465,–
Automatik (nur für 75/85 PS-Motor)	820,–
Mehrpreis Schiebedach	565,–

VW Scirocco

Scirocco, 50 PS	11 490,–
Scirocco L	12 225,–
Scirocco S, 75 PS	11 910,–
Scirocco LS	12 645,–
Scirocco TS	13 085,–
Scirocco LS, 85 PS	12 915,–
Scirocco TS	13 355,–
Automatik (nur für 75/85 PS-Motor)	925,–

VW-Porsche

914 1.8 2türig, 85 PS	17 115,–
914 2.0 2türig, 100 PS	18 335,–

Der Reifen, der genau reagiert

Der neue Kléber V12

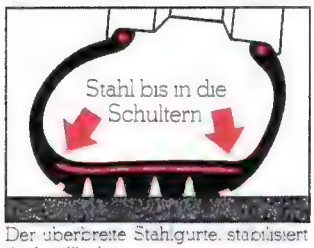
Oft tauchen Gefahren dann auf, wenn Sie am wenigsten damit rechnen. Wie hier. Zum Bremsen ist es zu spät. Jetzt müssen Sie genau reagieren. Und Ihre Reifen genau so genau.

Darum hat Kléber den neuen V 12 entwickelt. Er hat Stahl bis in die Schultern – und dadurch ein Höchstmaß an Reaktionsgenauigkeit.

Der überbreite Stahlgürtel unterstützt die direkte Lenkung, stemmt sich mit seiner ganzen Breite auf die Straße, fängt Extrem-Kräfte auf. Und garantiert eine lange Lebensdauer.

Sie reagieren genau. Er reagiert genau. Auf den neuen Kléber V 12 können Sie sich so genau verlassen wie auf sich selbst.

Fragen Sie den Reifen-Fachhandler. Er ist Experte.



Der überbreite Stahlgürtel stabilisiert die Lauffläche.

Auch bei extremer Belastung in Kurven: Der Kléber V 12 reagiert genau.

Stahl bis in die Schultern

kléber

Lagerschaden

Worauf Käufer bei Autos von der Halde achten müssen.

Von Stefan Woltereck

Für die deutschen Hersteller und den Inlandsmarkt ist das Problem weitgehend ausgestanden. Für einige Importeure aber existiert sie noch immer: die Halde. Neue Autos warten auf Käufer, wochen- und monatelang, auf der grünen Wiese in Wind und Wetter. Sind Autos von der Halde weniger wert?

Bis ein frisch geordertes Auto im Werk in allen Teilen bereitgestellt, bis es produziert und zum Händler verschickt ist, vergehen durchschnittlich sechs Wochen – so rechnet es wenigstens das Volkswagenwerk vor. So lange also muß ein Käufer warten,

Kunst des Verkäufers: Haldenware anpreisen

wenn er ein ganz bestimmtes Auto haben will – auch dann, wenn der Verkauf stockt und die Lager überquellen. Bei einem Importeur ist die Zeitspanne noch um einiges länger.

In der Praxis machen solche konkreten Bestellungen allerdings nur einen Teil der Produktion aus. Der andere Teil wird gewissermaßen auf Verdacht produziert – so, wie nach den Untersuchungen der Marktforschung die Mehrzahl der Käufer ihr Auto will. Kunst des Verkäufers ist es dann, den Kunden von der geplanten Version abzubringen und ihm einen vorhandenen Wagen schmackhaft zu machen. Die auf Verdacht produzierten Wagen füllen die Lager des Handels (jeder Händler muß sich verpflichten, im Jahr eine bestimmte Zahl abzunehmen).

Einige Wochen Überführungs- und auch Lagerzeit sind also völlig normal. Auch bei drei Monaten wird niemand von einem „Haldenauto" sprechen. Die Industrie gibt besondere Inspektionsanweisungen an ihre Händler im

Foto: Thoma

Auf der grünen Wiese: Haldenautos warten auf Käufer.

allgemeinen ab einer Standzeit von einem halben Jahr heraus. Sie betreffen nie Lack und Chrom – diese schützt die Konservierung des neuen Wagens zuverlässig. Sie betreffen auch nicht Motor, Getriebe oder Achs-

Häufiger Schaden: rostende Bremsscheiben

antrieb – Schäden hier sind nicht zu erwarten. Weniger gut steht es um die Batterie: Sie entlädt sich selbst und wird defekt, wenn sie nicht schleunigst wieder aufgeladen wird.

Was am schnellsten leidet, sind die blanken Bremsscheiben. Sie werden nicht konserviert – und setzen speziell auf feuchten Wiesen schnell Rost an. Wagen aus dem Freilager erfordern hier am ehesten Nacharbeit.

Seitdem die Automobilindustrie das Baujahr abschaffte und durch den „Tag der Erstzulassung" ersetzte, können Wagen als fabrikneu verkauft werden, die schon jahrelang standen. Gleicht der Wagen auch in Details noch der Neuproduktion, so hat der Käufer noch nicht einmal unbedingt einen Nachteil dadurch.

Anders sieht es aus, wenn das Auto nur in Kleinigkeiten von der laufenden Serie abweicht – sei es durch eine an-

Fortsetzung auf Seite 118

besuchen Sie uns auf der IAA Halle 6 (OG) Stand 6165

Nixdorf und die Autobranche – diese Partnerschaft rollt.

Nixdorf

Nicht nur ein Computer sondern der Vorsprung einer ganzen Linie.

Ein Konzept – drei Wege:

Weg Nr. 1: Magnetkonten-Computer 820/FIRM.

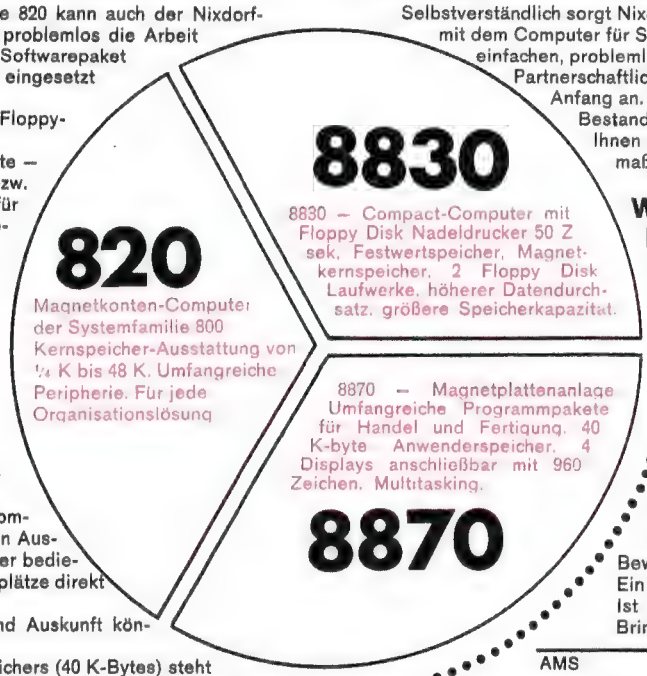
Dieser Computer ist in jedem Büroraum sofort einsetzbar. Braucht keine Klimatisierung und ist einfach zu bedienen.
Die Anlage arbeitet mit einem ganz normalen Konto. Darauf sind alle Daten zweimal notiert. Für Sie und Ihre Mitarbeiter in Klarschrift. Für den Computer auf einem Magnetstreifen. Bei der Lohnabrechnung funktioniert das z. B. so:
Das Magnetkonto kennt den Familienstand, errechnet Lohn und vermögenswirksame Leistungen, ermittelt das Urlaubsgeld, läßt den Computer alle Zahlungsüberweisungen drucken und bereitet den Lohnsteuerjahresausgleich vor.
Was teures Personal nur unter viel Aufwand schaffen kann, erledigt das Softwarepaket FIRM für Sie schneller und sicherer. Ergebnis: einfache, wirtschaftliche Verwaltung. Rationelle Arbeitsabläufe in den einzelnen Sachgebieten. Ausschaltung von Fehlerquellen. Zugriff auf wichtige und aktuelle Informationen für die Unternehmensleitung.

Weg Nr. 2: Nixdorf-Computer 8830 FIRM.

Wie die 100fach bewährte Anlage 820 kann auch der Nixdorf-Computer 8830 FIRM sofort und problemlos die Arbeit bei Ihnen aufnehmen – kann das Softwarepaket FIRM auch hier gewinnbringend eingesetzt werden.
Das System 8830 ist mit zwei Floppy-Disk-Einheiten ausgerüstet.
Die Diskette ist eine Spezial-Platte – ein zusätzlicher Datenträger bzw. Speicherraum. Es ist vor allem für Unternehmen interessant, die sofort Daten für aktuelle Entscheidungen benötigen. Die Bedienung ist einfach und unkompliziert.

Weg Nr. 3: Magnetplattenanlage 8870.

Ein neues Computersystem, das von Anfang an mit den Aufgaben und der Unternehmensgröße wachsen kann.
Ausgewogene, leistungsfähige Kompakt-Hardware mit umfangreichen Ausbaumöglichkeiten. So sind z. B. vier bedienerfreundliche Bildschirm-Arbeitsplätze direkt anschließbar.
Datenerfassung, -verarbeitung und Auskunft können parallel erfolgen.
Die hohe Kapazität des Hauptspeichers (40 K-Bytes) steht Ihnen ganz zur Verfügung. Hinzu kommen bis zu 60 Mio. Bytes im direkten Zugriff auf den Magnetplatten.
Damit dieser leistungsfähige Computer auch sofort und nutzbringend für Sie arbeiten kann, haben wir ihn mit umfassenden Software-Programmen ausgestattet.



Die Nixdorf-Software

Ein Automat ist zwar fleißig, aber dumm. Man muß ihm sagen, was er zu tun und zu lassen hat. Er muß programmiert werden. Das Erstellen von Programmen – die Software – ist das Tor zur Computernutzung. Programmieren ist jedoch normalerweise auch eine aufwendige und kostenintensive Arbeit. Für immer wiederkehrende Verwaltungsroutinen und bestimmte Standardschritte, wie sie in jedem Betrieb ablaufen, mußten individuelle Programme erstellt werden. Das hat Nixdorf beispielhaft in den Griff bekommen: . . . Nämlich mit fertigen Programmpaketen, die Ihnen eine vollständige Auftragsbearbeitung, aktuelle Rechnungsstellung, überschaubare Materialwirtschaft, termingerechte Lohn- und Gehaltsabrechnung, aussagefähige Finanzbuchhaltung und eine transparente Betriebsabrechnung garantieren. Diese Programmpakete setzen Sie einzeln oder gesamt entsprechend Ihren Bedürfnissen ein.
Für andere kaufmännische Bereiche als auch für die Fertigungsindustrie stehen ebenfalls direkt einsetzbare Pakete zur Verfügung.

Schulung und Beratung für die Praxis

Selbstverständlich sorgt Nixdorf auch dafür, daß der Umgang mit dem Computer für Sie oder Ihre Mitarbeiter zu einer einfachen, problemlosen Sache wird.
Partnerschaftliche Planung und Beratung von Anfang an. Dazu gehört auch eine genaue Bestandsanalyse. Denn wir verkaufen Ihnen nur das System, das für Sie maßgeschneidert ist.

Was Sie von der Nixdorf Dienstleistung haben

Diagnose-System für vorbeugende Wartung. Schneller Teileaustausch. Über 100 Geschäftsstellen und Stützpunkte im Bundesgebiet.

NIXDORF COMPUTER

Jetzt handeln erspart Ihnen morgen Kosten

Beweisen Sie mir:
Ein Computer ist nicht zu teuer.
Ist nicht kompliziert.
Bringt mir Gewinn.

AMS _____

Adresse _____

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen September 1975.

Allgemeine Tendenz: Im Mittelpunkt des Kaufinteresses stehen nach wie vor wirtschaftliche Autos jüngerer Baujahre – die Nachfrage ist hier größer als das Angebot.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen „indirekten Rabatt" auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,– mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Alfa Romeo							
Alfasud	8690				3450	4500	5500
1300 GT Coupé	14790	1100	2550	3950	5300	7150	9000
1300 Spider	14990	900	2250	3800	5250	7100	9050
Giulia Super	11990	700	1500	3100	4150	5600	7250
Alfetta	15290					7400	9400
2000 Berlina	15890			3600	5100	6800	8700
1750 Spider	(15790)	850	2100	3600	5100		
2000 Spider	18450			4400	6100	8300	10800
1750 GTV	(15790)	1000	2300	3850	5100		
2000 GTV	18490			4400	6150	8300	10650
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1150	1800	2400	3000		
Audi 72 L/75 L	(8890)	900	1650	2350	2950		
Audi 80 L	11170				4850	6000	7250
Audi 80 GL	11995				5000	6300	7550
Audi 100/L	13495	1050	2100	3200	4800	6500	8100
Audi 100 LS	14375	1150	2250	3450	5200	6900	8550
Audi 100 GL	15525			3650	5500	7400	9100
Audi 100 S Coupé	18285			4650	6600	8800	10900
NSU Prinz 4 L	(5190)	600	850	1300	1750	2200	
NSU 1000 C	(5990)	600	900	1350	1850		
NSU TT	(7090)	400	1000	1600	2250		
NSU 1200 C	(6690)	850	1150	1750	2400		
NSU Ro 80	21520	1350	2700	4500	6100	8500	12400
BLMC							
Mini 1000	6590	850	1400	2000	2650	3400	4300
1100/1300	7075	750	1250	1950	2700	3500	4300
MGB	13770	1850	3000	4100	5400	6850	8900
Jaguar XJ 6 4,2	34650	3200	5700	8900	12400	16200	20400
Jaguar E Roadster	36520	2200	4400	6700	14700	17800	21000
Jaguar E Coupé	40295	2400	4800	7100	16400	19800	23500
Triumph Spitfire	10990	1550	2400	3800	4800	5900	7150
Triumph TR 6	15755	2150	3700	5000	6400	8200	10000

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
BMW							
1602	(13090)	2050	3100	4250	5650	7050	8600
1802	(13860)			4350	5800	7400	9050
2002	(14640)	1950	3150	4450	6150	7800	9600
2002 Ti/tii	(16980)	1750	3100	4950	6500	8300	10450
1800	(12870)	1000	1850	2800	3600		
2000	(13790)	1000	1850	2850	3650		
Touring 1802	(13360)			3650	5000	6400	8250
520	17840				7250	8750	11200
520 i	19580				7350	9100	12000
525	20930					10400	13100
2500	23260	1650	2900	4800	8000	10900	14100
2800	(22530)	1450	2750	4800	8200	10800	14000
3.0 S	27960			5200	9100	12600	16600
3.0 Si	30580			5400	9400	13800	17800
2800/3.0 CS Coupé	35900	2100	4100	6100/ 7800	11800	16200	21200
Chevrolet							
Camaro LT	20363	1400	2500	5000	7800	9900	12300
Impala	23221	1200	2200	4600	6800	9200	11700
Corvette Coupé	31746	2200	4000	8400	12600	15400	20200
Citroen							
2 CV 4	6190	400	1100	1700	2300	2900	3500
Dyane 4	6790	400	1050	1550	2300	2950	3700
GS/1220	11760		2050	2750	4100	5200	6500
ID 19/D-Special	(14390)	900	2100	3300	4600	6350	7900
DS 19/DS 20/ D-Super 5	(15490)	850	2150	3400	4400/ 4850	6850	8600
DS 21/DS 23	(17860)	950	2200	3600	4600/ 5500	7900	10100
SM	(44658)		4100	7600	11600	16900	23400
DAF							
44 de Luxe	7695	700	1300	2000	2650	3750	4600
55 de Luxe/66 SL	9095	700	1300	2100	2600/ 3100	4400	5500

Die neuen Bell Bottoms von Levi's machen die schönsten Beine.
LEVI'S
The Original Jeans.

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Fiat							
500/500 R	4990	700	1100	1600	2000	2700	3300
126	5690					3200	3800
Jagst/770 S	(4490)	600	1000	1400	1850	2300	
850 Lim.	(5490)	600	1100	1700	2300	2950	3500
850 Coupé	(6490)	800	1450	2100	2650		
127	7190			2550	3150	4000	4700
128	7990	1150	1850	2600	3250	4300	5200
128 Sport 1300 SL	10390				4200	5100	6600
124	(8690)	500	1250	2150	3100	4100	4850
124 Sport Coupé	14950	950	2400	3500	4500	7100	9000
124 Sport Spider	14950	1350	2950	4100	5100	7500	9400
X 1/9	12990					7000	8400
132/GL	11190				3400	4250	5600/7000
130	28950		2100	3800	6600	9400	13400
Ford							
Escort	(7985)	1400	2000	2650	3300	4100	4750
Escort GT	(8720)	1200	1900	2800	3650	4650	
Escort Turnier	(8630)	1000	1500	2350	3200	4150	4900
Taunus	9590		2300	3100	3900	5050	6050
Taunus GT	(10065)		2300	3350	4150	5150	
Taunus Coupé	10825		2500	3300	4200	5450	6600
Taunus Turnier	10635		2100	2900	4000	5300	6350
17 M/Consul	(12030)	1300	1950	2600	3150/4650	6050	7600
17 M Turnier/Consul Turnier	(12685)	1100	1700	2400	2900/4400	6050	7400
20 M/Granada	(15220)	1100	1900	2750	3400/5700	7350	8900
20 M XL/Granada GXL	(18320)	1300	2100	2950	3850/6450	8300	10600
Capri 1700 GT/1600 GT/Capri II GT	13150	1850	2550	3250	4000/4750	5800	8700
Capri 2600 GT	(12040)		2600	3500	4800	6000	
Mercedes-Benz							
200	16705	4000	5300	6550	7500	9600	11700
220	(14985)	3700	5100	6500	7500	9000	
200 D	17183	4600	5950	7250	8150	10000	11900
220 D	17849	4600	6000	7300	8250	10300	12400
230	19270	3750	5350	7100	8200	10450	13000
250	21623	3750	5600	7400	8900	11300	14300
250 C Coupé	24564	5600	7300	9100	11100	13200	15600
280	23610				9700	12100	15000
280 E	25463				10100	12700	16500
280 S	28849	3400	5400	7100	8600/13700	16400	19500
280 SE	30891	3400	5500	7400	8900/14400	17300	20900
280 SL	(26640)	8100	10000	11500			
350 SE	34854				16100	19500	23000
450 SE	39150					21500	25500
350 SL	37918			15300	18500	22500	25100
350 SLC	42968				20800	24800	28400
300 SEL 3,5	(34077)	3800	6300	8900	10800		
300 SEL 6,3	(44397)	3650	7600	11300	14500		
Opel							
Kadett	8695	1600	2300	2900	3450	4000/4950	5900
Kadett L	9295	1800	2400	3150	3650	4400/5450	6450
Kadett Coupé	9800	1850	2500	3300	4000	4600/5700	6700
Kadett Caravan	9500	1350	1950	2700	3300	3800/5100	5950
Ascona 16	(10160)		3050	3750	4400	5400	6600
Ascona Voyage	(11935)		3200	3950	4650	5900	7300
Manta L	(12040)		3600	4250	5150	6350	8000
Manta SR	(13209)		3650	4550	5600	6700	8500
Rekord 1,5/1,7	12040	1300	2000	2650	3200/4900	6300	7600
Rekord Coupé	14030	1400	2200	3050	3600/5700	7200	8700
Rekord Caravan	12665	1100	1700	2400	3050/4850	6250	7750

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Opel							
GT 1900	(13645)	2950	4200	5300	6550	7900	
Commodore	16720	1250	2300	3200	4000/6100	7900	10100
Commodore Coupé	17200	1300	2350	3300	4200/6200	8000	10300
Commodore GS	19920	1300	2350	3300	4100/6300	8600	11300
Commodore GS/E Coupé	22300		2400	3500	4400/7800	10000	12600
Admiral L	23435	1750	2800	4500	7200	10500	13600
Diplomat V8	31327	1600	3500	5700	9300	13600	16600
Peugeot							
104	8495				3550	4350	5350
204	9395	1250	2200	2950	3800	4600	5800
304	10395		2150	3000	4000	5050	6150
404	(10295)	1000	2050	3200	4300	5250	6250
504 GL	14295	1900	3000	4300	5550	7000	8600
504 Injection/Ti	15995	1900	3100	4400	5700	7600	9200
Porsche							
911 T/911	(32350)	4100	6100	8100	10500	13300/17800	21500
911 T/911 Targa	(34510)	4500	6700	8800	11500	14500/19100	23000
911 E	(28780)	4400	6750	8900	11700	15000	
911 S	(36130)	5000	8000	9900	13200	16800/19600	23200
Renault							
R 4 L	6485	1050	1700	2350	2850	3550	4250
R 5 TL	8300				3600	4450	5300
R 6 TL	8860		2000	2750	3600	4550	5550
R 12 TL	10375		2050	2900	3800	4800	6100
R 16 L	11135	1100	1850	3000	4100	5450	6800
R 16 TS	12875	1000	1800	3100	4400	6000	7600
R 17 TL	13900				4900	6400	8200
Simca							
1000 LS	6368	900	1500	2050	2600	3250	3900
1100 GLS	9298	1150	2000	2750	3650	4700	5700
1100 Special	9998		2000	2750	3850	4800	5900
1301 GL/Special	9598	1000	1900	2900	3850	4650	5500
Chrysler 160	11798		1700	2700	3800	5100	6400
Chrysler 180	12548		1700	2800	3900	5300	6700
Volvo							
142	(14350)	1800	2800	4300	5700	7100	8600
144	(15100)	2000	3000	4550	6000	7500	9200
164 E	(23650)			4900	7800	10700	13500
P 1800/1800 E/ES	(26150)	2200	4150	6900	9350	12200	
Volkswagen							
1200	5950	1250	1750	2350	2800	3600	4400
1300	(6650)	1600	2150	2800	3200	3950	
1302/1303	(8770)		2200	2850	3300/3700	4550	5500
1500/1302 S/1303 S	(9060)	1400	1800/2000	2700	3150/3650	4650	5700
Cabrio	12130	1800	2900	3700	4900	6300	7800
Ghia Coupé	(9785)	1400	2200	3000	4100	5000	6200
Ghia Cabrio	(10780)	1400	2300	3200	4500	5550	6850
Golf L	9585						6700
1600 A	(8185)	700	1450	2100	2850	3550	
1600 TL	(9030)	850	1650	2450	3000	3950	
Variant 1600	(8610)	1000	1700	2450	3150	3950	
Variant 1600 L	(9455)	1050	1900	2700	3500	4400	
Passat L	10985					6000	7300
Passat L Variant	11765					6200	7600
411 L/LE/412 LE/412 LS	(12210)	900	1700	2500	3150/3800	4850/5250	6600
Variant 411 LE/412 LE/412 LS	(12695)	1500	2450	3250	3800/4300	5400/5900	7300
K 70/K 70 S	(12920)		1400	2350	3400	5450	6700
914/4	17115	2600	3900	5500	7000	8750	10500
914/2.0	18335				7450	9500	11400

„Ich habe viele bunte Ideen auf der Rolle."

Mit meiner Hilfe können Sie schön Ordnung schaffen. Zum Beispiel alle Schlüssel und Ordner farbig markieren. Oder einen Schrank mit bunten Streifen verzieren. Sie können mich auch als Tapetenabschluß verwenden. In passender Farbe. Das ist sehr dekorativ! Aber man nimmt mich auch gern zum Reparieren. Wenn ein alter Buchrücken neuen Halt braucht. Oder der Gartenschlauch ein Loch hat. Wie gesagt – ich klebe von selbst. Auf jeder sauberen Fläche.
Mein Material: Wetterfestes Gewebe. Und das in 12 leuchtenden Farben.

Jede tesa-Rolle hilft auf ihre Weise:

tesaband die farbige Rolle aus wetterfestem Gewebe zum Verzieren und Reparieren.
tesamoll die mollige Rolle zum Abdichten von Tür und Fenster.
tesafilm die durchsichtige Rolle zum Ankleben, Zukleben, Festkleben.
tesapack die kräftige Rolle zum Pakete-Packen.
tesakrepp die schützende Rolle zum Abdecken beim Malen.

Auf Wunsch erhalten Sie kostenlos die tesa-Fibel mit 284 praktischen tesa-Tips von Beiersdorf, 2000 Hamburg 54, Postfach 54 07 07.

tesaband

EIN **Beiersdorf** PRODUKT

23.tb.41

Autos von der Halde

Fortsetzung von Seite 112

dere Farbe des Tachozeigers oder durch schwarze statt silberne Schriftzeichen am Heck. Hier muß der Händler Entgegenkommen zeigen.

Ist das Halden-Auto gut durchgesehen, so kann der Käufer nur schwer feststellen, wie lange der Wagen tatsächlich stand. Auskunft, welche Fahrgestellnummern wann produziert wurden, ist kaum zu bekommen. Die neuere Nummer muß auch nicht immer die höhere sein – meist stehen vor den Nummern Buchstaben oder Zeichen, die etwa für bestimmte Montagewerke gelten oder auch für einzelne Ausführungen – ein unmittelbarer Vergleich ist nicht immer möglich.

Aus: Pardon

Der Käufer, der einen üblichen Kaufantrag unterschreibt, hat Anspruch auf ein mängelfreies Auto in der bestellten Ausführung. Er hat aber keinen Anspruch auf einen Wagen, der unmittelbar vom Band kommt. Auch das Halden-Auto ist fabrikneu – hat es Mängel, ist der Händler lediglich zur Nachbesserung verpflichtet.

Wer Wert auf ein tatsächlich fabrikfrisches Auto legt, kann sich aber sichern:

- durch einen (schriftlichen!) Passus im Kaufvertrag, daß der Wagen unmittelbar aus der Produktion kommt,
- noch besser aber durch Bestellen einer Farbe oder Ausstattung, die erst seit kurzer Zeit im Modellprogramm ist,
- durch Wahl einer seltenen Farbe oder Zubehör-Kombination, die sicher nicht Monate vorher auf Verdacht produziert wurde (Beispiel: Normalausstattung mit automatischem Getriebe).

Wenn ein Händler sehr schnell liefern kann, stammt der Wagen immer aus dem Lager – was freilich nicht stets „Halde" bedeutet. Heute, wie eingangs gesagt, weniger denn je: Halden kosten viel Geld. Kein Automobilwerk läßt sie auflaufen, wenn die Markterholung nicht so gut wie sicher ist.

Geld sparen
mehr Motorleistung weniger Treibstoffverbrauch

Klingeln und Klopfen sind Vorboten schwerer Motorschäden. Man kann sie hören.

Andere schleichende Gefahren sieht und hört man nicht: oktanzahlerhöhende Verbrennungsrückstände, Korrosion und Verschleiß im Motor. Aber man kann sie deutlich spüren: An der verminderten Motorleistung und am erhöhten Kraftstoffverbrauch. Autol Desolite für alle Benzinmotoren senkt den Kraftstoffverbrauch und gibt dem Motor seine Leistungskraft zurück.

Autol Desolite für alle Benzinmotoren beseitigt alle Verbrennungsrückstände, senkt den erhöhten Oktanzahlbedarf, verhindert Korrosion, mindert den Verschleiß und verringert schädliche Abgasstoffe.

Fahren Sie wirtschaftlicher mit Autol Desolite für alle Benzinmotoren im Treibstoff, dann gibt es keine Gefahren für den Motor.

Fahren Sie billiger, schneller und länger mit Autol Desolite für alle Benzinmotoren

AMS AB 2/19

COUPON

AUTOL MARKENPRODUKTE

Name:

Anschrift:

H. Moebius & Sohn AUTOL-WERKE
3 Hannover-Wülfel, Postfach 260420
Telefon (0511) 86 50 41

Fordern Sie weitere Informationen über die Vorteile von Autol Desolite für alle Benzinmotoren

H. J. Leyhausen

Die Meisterprüfung im Kfz-Handwerk

5., völlig neu bearbeitete und erweiterte Auflage 1975 in zwei Teilbänden, die nur zusammen abgegeben werden

1100 Seiten mit 1100 Abbildungen, teils mehrfarbig, Polylein-Harteinband im Versandkarton 148,— DM

Inhalts-Übersicht zum Teil 1
Allg. Grundlagen, Technisches Zeichnen, Fachrechnen, Materialkunde, Geschäfts- und Rechtskunde, Berufserziehung.
Fahrwerk: Entwicklung des Kraftfahrzeugs, Fahrzeugarten, Fahrgestell, Lenkung, Achsen, Federung, Räder und Reifen, Kraftübertragung.
Ottomotor: Allgemeine Einführung, Rotationskolbenmotor, Hubkolbenmotor, Bauteile und Einrichtungen des Motors und deren Wirkungsweise, Grundlagen für den Motortest.

Inhalts-Übersicht zum Teil 2
Dieselmotor: Aufbau, Verbrennungs- und Druckverlauf, Einspritzpumpen und -düsen, Regler, Spritzversteller, Motorkennwerte.
Fahrzeugbremsen: Rechtliche Grundlagen, Hydraulische Bremsen, Trommel-/Scheiben-/Druckluftbremsen, Anhängerbremsen, Bremsverstärker/Servo-Bremse, Bremsmessungen.
Kfz-Elektrik: Grundlagen, Schaltbilder, Kabelnetz, Beleuchtungseinrichtungen, Signalgeräte, Batterien, Generatoren, Batteriezündung, Zündkerzen, Anlasser.

VOGEL-VERLAG
Fachbuchvertrieb
8700 Würzburg, Postfach 800

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN

bereits TÜV-geprüft und in ca. 3 Monaten lieferbar (mit ABE) für:

Fiat X 1/9 (4 Endrohre)
Matra-Simca-Bagheera (4 Endrohre)
Alfa Sud TI, Alfa Romeo Alfetta und Alfetta GT, Lancia-Beta Coupé, Opel Kadett C, Audi 50, VW Polo, VW Golf, VW Scirocco (2 Endrohre).

Schon jetzt vormerken!

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen, Sauerbruchstr. 3 + 5, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.
Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Spalt-Tabletten

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

GLORIA
Feuerlöscher
F
Jederzeit Sicherheit

Sicherheits- und verantwortungsbewußte Autofahrer erkennt man an diesem F-Schild.

GLORIA®
Auto-Feuerlöscher
Jederzeit Sicherheit

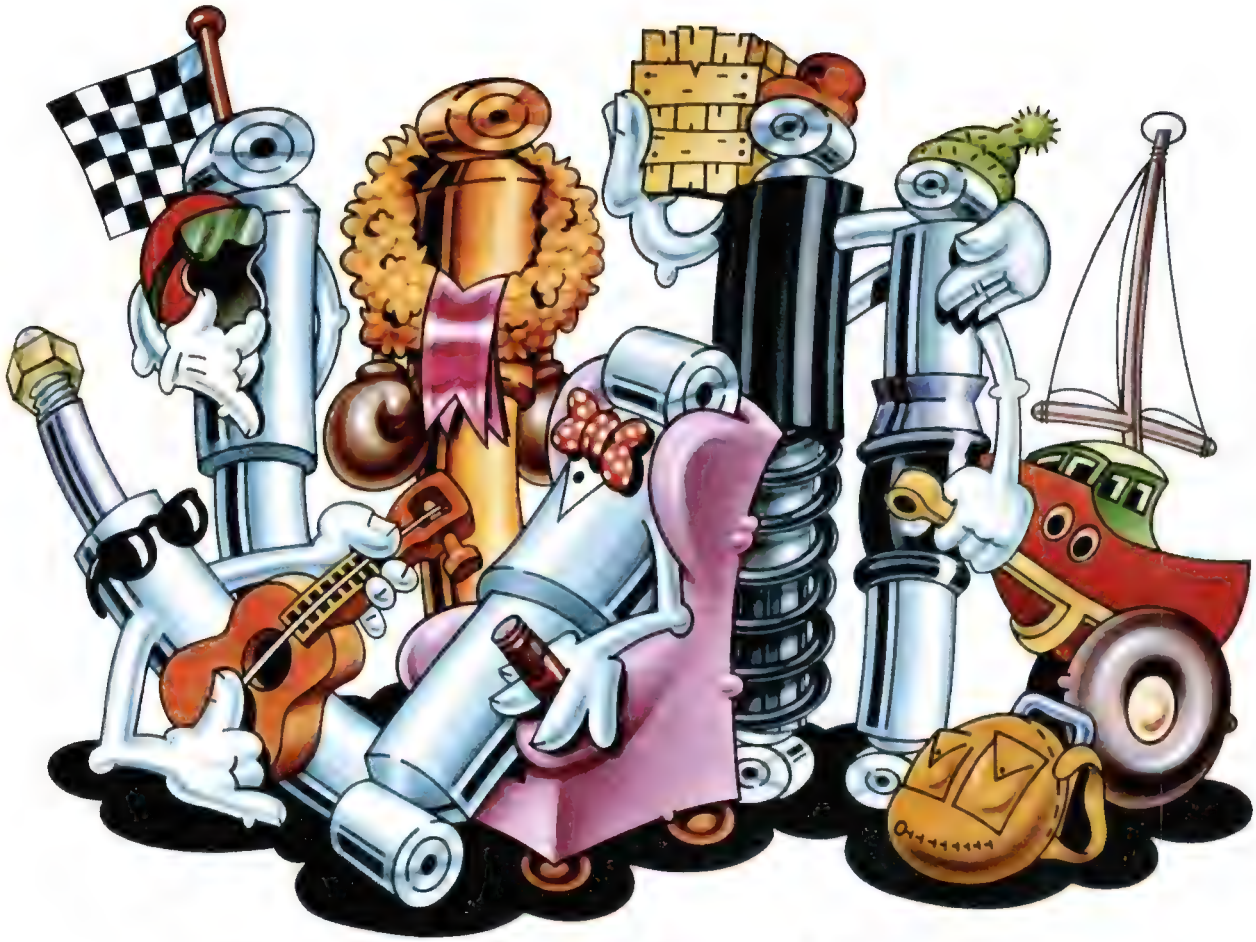
Bitte Coupon einschicken!

AMS 1
Ich bitte um:
☐ ein F-Schild für die PKW-Heckscheibe kostenl.
☐ Prospekte über GLORIA-Autofeuerlöscher
☐ Nachweis des nächsten Händlers

GLORIA-Werke, H. Schulte-Frankenfeld KG.
4724 Wadersloh, Postfach 109

Bitte Ihre Anschrift nicht vergessen!

Wir stellen aus: **IAA, Frankfurt, vom 11. bis 21. September 1975, Halle 18, Stand Nr. 1801.**



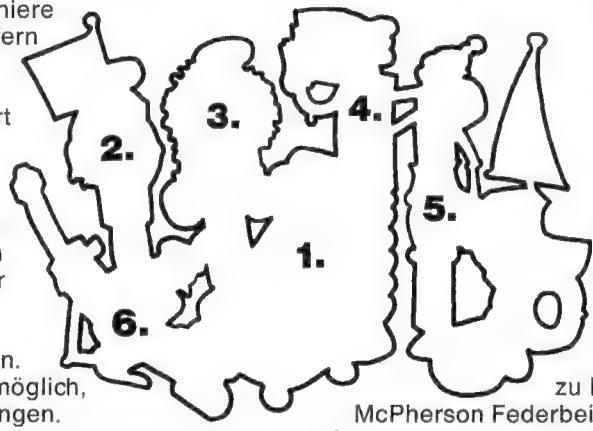
Die Sicherheits-Experten

1. MONRO-MATIC®. Einer der Pioniere beim Bau von Teleskop-Stoßdämpfern – und immer noch voll „da". Sein automatisches, doppeltwirkendes Dreistufen-Ventilsystem verbessert Fahrkomfort und garantiert sichere Lenkung bei Autos mit normaler Beanspruchung.

2. SUPER 500®, auf der Rennpiste großgezogen. Heute von Fahrern benutzt, die ihren Autos und der Federung viel abverlangen.

3. NEW-MATIC® Gasdruck-Stoßdämpfer*: Monroe's Box-Champion. Komprimierter Stickstoff macht es möglich, Schläge und Stöße elegant abzufangen.

4. LOAD-LEVELER®, Lastesel der Monroe Familie. Verstärkt durch eine speziell entwickelte Schraubenfeder, gibt er auch schweren Lasten solide Polsterung und hält das Auto dabei auf sicherer Bodenfreiheit.



5. RIDE-LEVELER™, niveauregulierende Stoßdämpfer mit Luftfüllung: Monroe's Verwandlungskünstler. Aufpumpen – und er schleppt Boote, Wohnwagen, Anhänger, viel Gepäck . . . und das alles mit der sicheren Lenkung und dem luxuriösen Fahrkomfort eines Hochleistungs-Stoßdämpfers.

6. McPherson Federbein-Einsatz, der Nonkonformist. Hat keine Lust zu komplizierten Reparaturarbeiten am McPherson Federbein. Einfach als Ganzes einsetzen – fabrikversiegelt und -geprüft.

* Système de Carbon

Ein Mitglied der Monroe Sicherheits-Familie ist auf jeden Fall richtig, um Sie und Ihre Familie sicher durch den Verkehr zu bringen. Alle Monroe Stoßdämpfer haben eine schriftliche Garantie.

MONROE®

WELTGRÖSSTER UNABHÄNGIGER HERSTELLER VON STOSSDÄMPFERN
SICHERHEITS EXPERTE
MONROE
IM DIENST DER STRASSENSICHERHEIT

Monroe - mehr Sicherheit - mehr Fahrkomfort

600-5

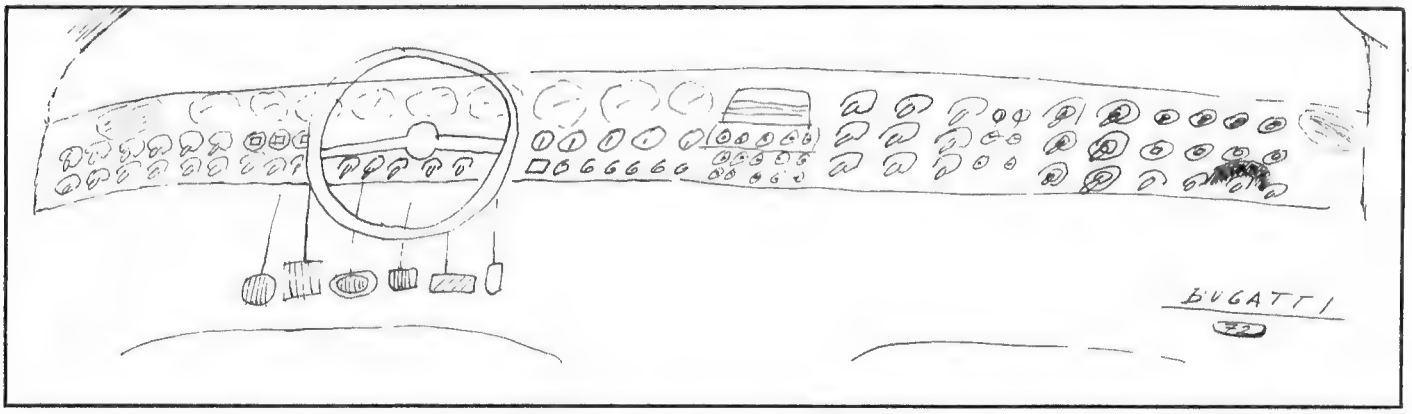
Verlustgeschäft

Sonderausstattungen bringen beim Autoverkauf nichts.

Manchem, der sein Auto mit den schönsten Zutaten ausrüstete, können beim Verkauf die Tränen kommen: Der Gebrauchtkäufer betrachtet die Dinge mit Wohlwollen, aber Geld gibt er nicht zusätzlich aus. Zubehör kann allerdings helfen, das Auto leichter loszuwerden: Bei gleichem Angebot nimmt der Käufer im Zweifel die bessere Ausstattung.

Was hier gesagt wurde, gilt so ziemlich für alle Dinge, die als „Zubehör" angesehen werden: für Zierblenden auf den Rädern etwa, für zusätzliche Matten, Sitzfelle oder auch besondere Ablagen. Auch Sicherheitsdinge werden nicht extra honoriert, weder (Automatik-)Gurte noch Kopfstützen, oder eine Windschutzscheibe aus Verbundglas. Ähnliches gilt für eine heizbare Heckscheibe, für Wärmeschutzglas und für die Armaturenbrett-Polsterung, wie sie etwa VW beim Käfer für gutes Geld extra verkaufte. Auch für Rück- oder Zusatzscheinwerfer, für eine Nebelschlußleuchte und selbst für die nützlichen H4-Scheinwerfer gibt es in der Regel nichts extra. Auch nicht für technische Dinge, die einst Aufpreis kosteten, etwa Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Gürtelreifen oder stärkere Lichtmaschine.

Nur bei wenigen Dingen ist ein Gebrauchtwagenkäufer oder -Schätzer bereit, etwas tiefer in die Tasche zu greifen. So etwa bei einem Schiebedach, bei einem Radio oder auch bei Leichtmetallrädern und breiteren Reifen. Für diese Dinge bekommt man um so mehr, je neuer das Auto ist – beim durchschnittlichen Gebrauchtwagen, der drei oder vier Jahre alt ist, steht der Erlös aber bereits in keinem Verhältnis mehr zum einstigen Neupreis: Schiebedach und Radio bringen je vielleicht hundert Mark, kosteten einst aber das Vierfache oder mehr. Leichtmetallräder und Breitreifen schlagen etwas mehr zu Buche, kosteten neu aber auch rund einen Tausender. Für Unterbodenschutz und Hohlraumkonservierung zahlt ein privater Käufer verhältnismäßig gern, der Händler kaum. Für einen Sport-Auspuff oder für ein Sportlenkrad legen beide nur ungern zu.



Lohnt der Umbau in den neuen Wagen?

Solch schnöde Bewertung teuren Zubehörs legt den Gedanken nahe, die Dinge vom alten Auto ab- und an das neue anzuschrauben. Oft freilich geht das nicht – so beim Schiebedach, bei Ausstellfenstern, bei Scheibenbremsen. Sportlenkrad und Leichtmetallräder müssen zum neuen Auto passen. Dies ist meist der Fall, wenn der neue Typ derselbe ist wie bisher. Lenkräder lassen sich in anderen Typen mit einem neuen Adapter weiter gebrauchen, Sportfelgen passen zuweilen bei verschiedenen Modellen und Fabrikaten – so haben beispielsweise etliche Opel-, Ford- und BMW-Modelle dieselben Anschlußmaße.

Schon mit Schneeketten kann es problematisch werden: Sie müssen zur neuen Reifengröße passen (dieselbe Kette paßt aber stets auf mehrere Reifen. Näheres steht in den Preislisten). Sport-Spiegel oder Zusatz-Scheinwerfer lassen sich ohne weiteres abbauen, aber es bleiben unschöne Löcher zurück, außerdem sind derlei Dinge neu nicht gar so teuer – vor allem dann, wenn man sie selbst montiert.

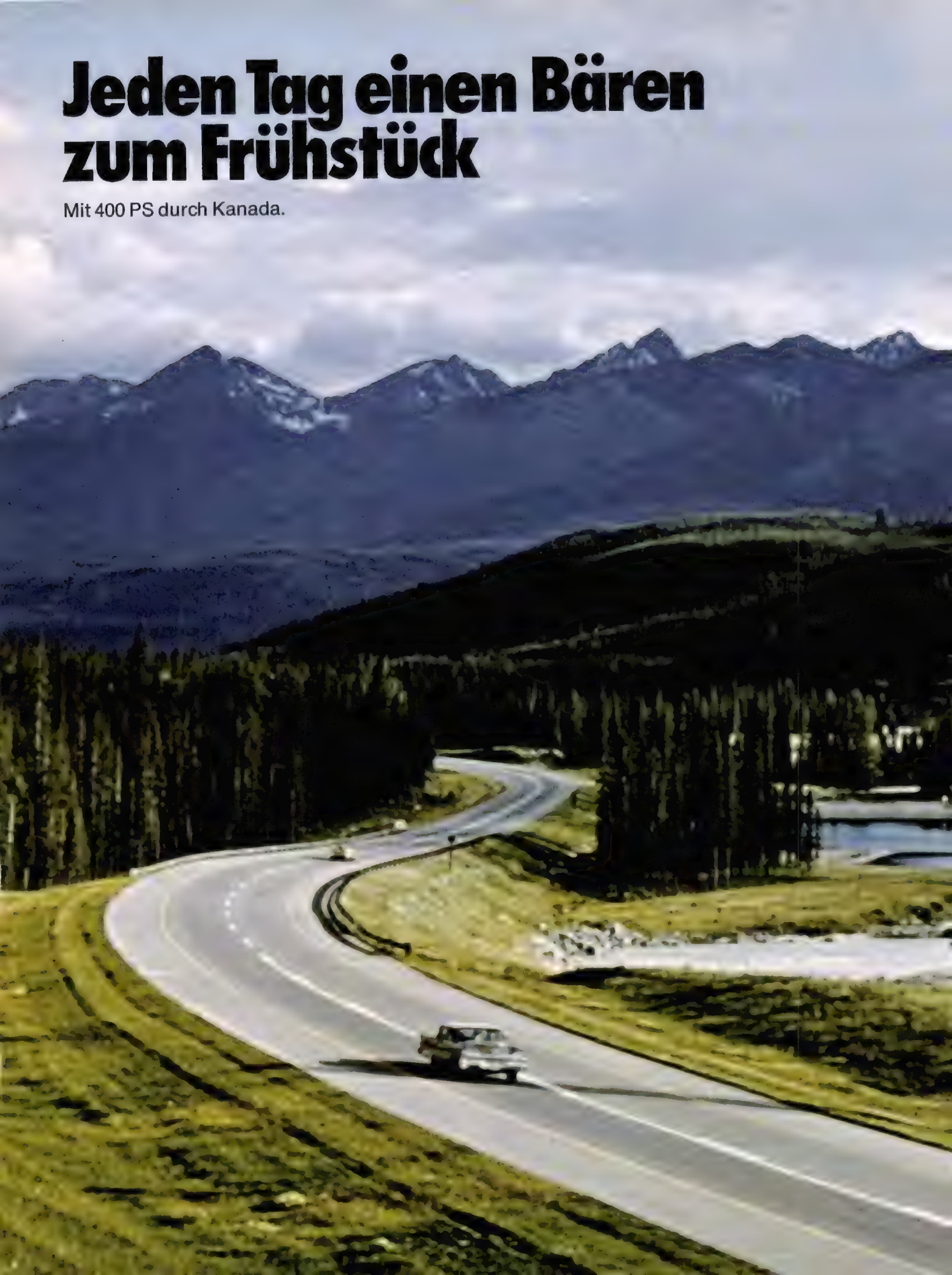
Schon eher lohnt sich ein Umbau beim Radio – zumindest bei einem besseren Gerät mit UKW und Stationsdrucktasten. Vor fünf Jahren waren die Radios praktisch so gut wie heute. Die Antenne hingegen läßt man am besten sitzen (schon um das unschöne Loch in der Karosserie zu vermeiden). Eine Blende für den offenen Radioausschnitt bekommt man als Ersatzteil im Zubehörhandel oder fast umsonst auf dem Autofriedhof. Ob man auch den Lautsprecher aus dem alten ausbaut, hängt vom neuen Wagen ab: Oft paßt er nämlich nicht.

Vielleicht will der Verkäufer die Teile gar nicht in das neue Auto übernehmen. Trotzdem kann sich ein Ausbau lohnen: Für ein Radio findet sich leicht ein Interessent. Auch für Schalensitze, Zusatz-Instrumente oder für das Sport-Lenkrad.

Zuweilen kann es sich sogar für den Verkauf vorteilhaft auswirken, bestimmtes Zubehör abzuschrauben. Bei bürgerlichen Autos schreckt ein Übermaß an Sport-Zutaten eher ab – zumindest den normalen Käufer. Eine Anhängerkupplung läßt den Interessenten riesige Lasten sehen, unter denen der Zugwagen ächzte. *S. W.*

Jeden Tag einen Bären zum Frühstück

Mit 400 PS durch Kanada.



Von Rolf Lohberg

Ross bremste, daß mir der Apfelsaft aus der Hand rutschte. Ich versuchte eben, in der Anrichte unseres Motorhomes bei 80 km/h in der Kurve aus kanadischem Whisky und Apfelsaft etwas Trinkbares zu fabrizieren, das wir „Canadian Cider" getauft hatten. Doch jetzt gab es Interessanteres als diese Mixtur.

„Ein Elch!" sagte Ross, unser kanadischer Freund und Fahrer, und deutete nach vorn. Dort stand er am Straßenrand, riesengroß, mit einem Geweih wie ein knorriger Baum.

Wir musterten ihn mit dem Feldstecher, dann fuhren wir vorsichtig weiter, stiegen aus, gingen auf das Tier zu. Der Elch ließ uns auf zehn Meter herankommen. Dann drehte er sich hoheitsvoll um und verschwand gemessenen Schrittes im Wald.

An Tieren ist kein Mangel in Kanadas Wildnis. Vom Biber bis zum Bär gibt's alles, ohne Zaun und Gehege. Wölfe allerdings bekamen wir nur zu hören, als wir in ein „Public Wolf Howl" gerieten, das die Wächter des Algonquin-Nationalparks für eine amerikanische Reisegruppe veranstalteten. Die Wärter heulten fürchterlich, bis aus der Ferne Wölfe antworteten. Ich werde allerdings den Verdacht nicht los, daß diese Wölfe auch bloß wieder Wärter bei einem anderen „öffentlichen Wolfs-Geheule" waren. ▷

Kanadische Straßen sind erstklassig und oft ganz leer. Hier macht Fahren Spaß. Schnellfahren weniger: Es gibt sehr viele Tempobegrenzungen.

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

OMT-Treibgasanlagen. Jetzt kann Ihr Fahrzeug auf Treibgas umgestellt werden. Hohe Leistung, Einsparung, Motorschonung, umweltfreundlich. Wichtig: Umschaltung während Fahrt von Benzin auf Treibgas = doppelter Aktionsradius. Keine Motoränderung. Einbau durch Vertragswerkstätten, mit TÜV-Abnahme. Es lohnt sich.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen.

SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben

IAA, Halle 5 A, Stand 5527

NÖLDEKE GMBH

775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Berufs-Chancen-Wertscheck für Techniker, für Kaufleute, für Wissenschaftler

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

_____

DIE WELT

PORSCHE DESIGN

Dieser Präzisionschronograph aus dem Hause Orfina-Suisse erhielt sein bestechendes Aussehen in den Studios der Firma Porsche-Design Stuttgart. Er präsentiert sich von Kopf bis Fuß in mattschwarzem Edelstahl. Technisches Raffinement und Styling machen diesen Chronographen zu einem außergewöhnlichen Zeitmesser. Automatisches Werk · Day-Date-Anzeige · Wasserdichtes Gehäuse bis 10 ATÜ · Kratzarmes Mineralglas · Sekunden-, Minuten- und Stundenzähler zum Messen von Zeit und Geschwindigkeit.

Sein Preis incl. Geschenketui, Gebrauchsanweisung und 1 Jahr Garantie DM 670.–

Lieferung gegen Nachnahme mit Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.

Vergessen Sie nicht Ihren Armumfang anzugeben!

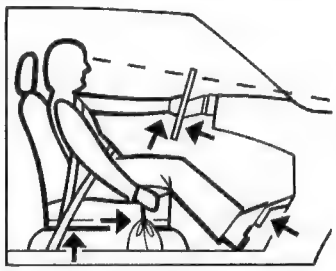
Vertrieb und Kundendienst:

Hermes + Hermes
Abt. 2
7530 Pforzheim, Östliche 36,
Telefon (0 72 31) 1 40 77/78,
Telex 7-83 872

Einzelradaufhängung mit Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachse. Bilstein Gasdruckstoßdämpfer. Verstärkter Stabilisator vorn. Progressive Federkennung hinten. Servolenkung.

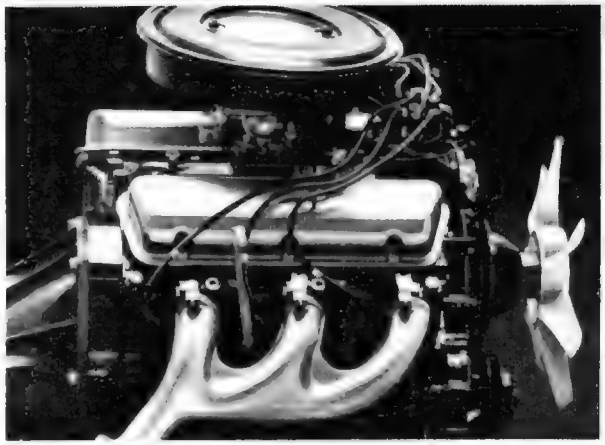
Der Ford Grana

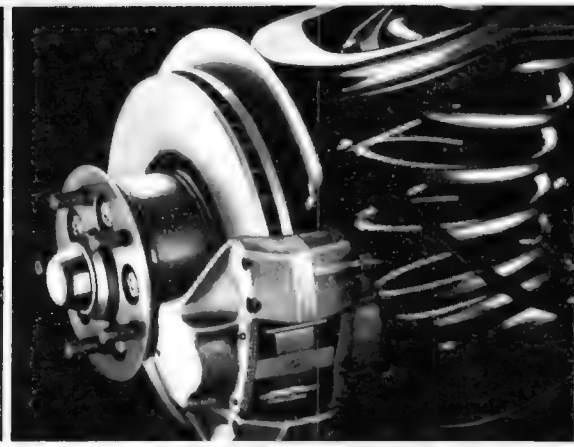
Manche Autoexperten meinen, Ford habe in den letzten Jahren allzu bescheiden verheimlicht, daß in Köln-Niehl serienmäßig Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachsen montiert werden.
Vielleicht hätten wir lauter darüber reden sollen, daß Ford Köln zu jener exklusiven Minderheit von Automobil-Herstellern gehört, die einer ihrer Serienlimousinen eine solche Basis für Straßenlage und Komfort mitgibt.



Ergonometrisch ermittelte Fahrerposition.

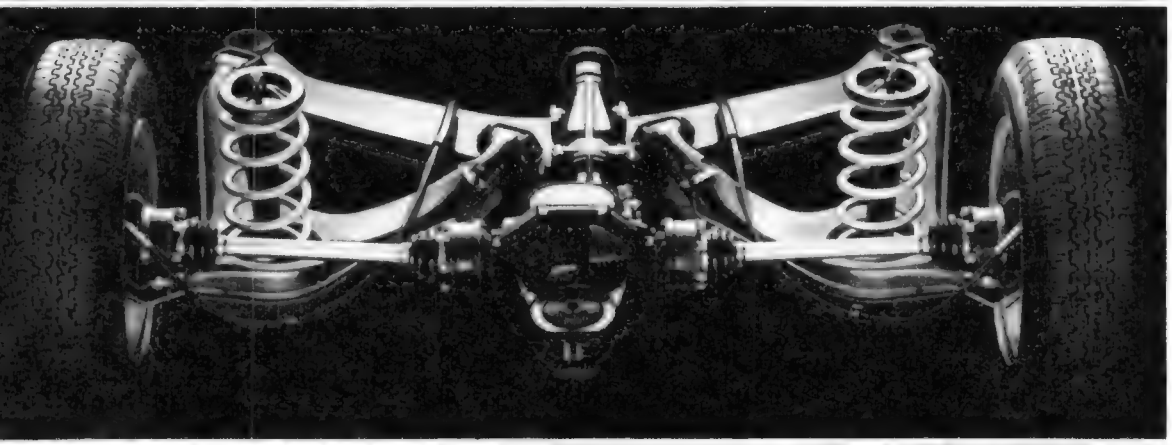
Wir sind keine Liebhaber großer Sprüche. Allerdings, was den Granada S angeht, so möchten wir uns den Hinweis gestatten, daß dieses Fahrzeug zwar manierlich und komfortabel seines Weges fährt, solange man es will, auf Wunsch aber – oder auch notfalls – das Fahrverhalten und die Straßenlage einer Gruppe-2-Limousine bietet. Wobei die vernünftigen Leute von Ford Köln sportliches Autofahren nicht als eine Frage von 160 oder 190 km/h ansehen, wohl aber unverändert als eine Frage von Fahrwerk, Fahrsicherheit und funktioneller Technik – innere Werte, die freilich flüchtigen Betrachtern beim Granada S leicht entgehen.



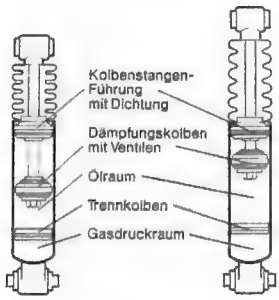


95/70 HR 14-Stahl-Gürtelreifen.
lalogen-Weitstrahler. Innenbelüftete
cheibenbremsen vorn (ab 2,6 l).
,3-l-V6-Motor, 79 kW (108 PS), wahlweise
,6-l oder 3,0-l. 6″-Aluminium-Sportfelgen.

da im "S"-Tuning.



So haben zwar manche Leute einen Blick für seine 6-Zoll-Leichtmetall-Felgen oder für seine zusätzlich montierten Halogen-Weitstrahler.
Die meisten aber werden Sie in einem Granada S einfach für einen jener Autofahrer halten, die von Ford Köln nur ein solides, geräumiges und robustes Fahrzeug kaufen wollten, preiswert, komplett ausgestattet und mit der Ford Vernunft-Garantie: 1 Jahr ohne Kilometer-Begrenzung.
Wenn Sie es sich leisten können, derart verkannt zu werden, ist es nur noch ein kleiner Schritt bis hin zu dem schönen Gefühl, sozusagen inkognito ein Auto zu bewegen, das in Fahrwerk und Straßenlage



Serienmäßig:
Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfer.

zu den besten der Welt gehört – ohne an Alltagstauglichkeit zu verlieren.
Granada S. Wenn Sie ihn fahren, werden ringsum nur ein paar Kenner merken, daß Sie ein Fahrwerks-Spezialist sind.

Ford

Das Zeichen der Vernunft.

Mit dem Wohnmobil durch Kanada

An einem der Campingplätze am Canoe-See hatten wir ein paar Tage lang jeden Morgen einen Bären zum Frühstück. Er kam, schnüffelte sich durch die Abfalltonnen und verschwand — stets zur gleichen Zeit. Stammgäste des Platzes kannten ihn seit Jahren.

Über diese Campingplätze muß man ein paar Worte verlieren. Kanada ist, was Touristenunterkünfte angeht, ein kurioses Land. In den Städten gibt es hervorragende Hotels, im Wochenend-Umkreis bezaubernde Herbergen an Seen oder im Gebirge. An den großen Überlandstraßen sind erstklassige, erstaunlich preiswerte Motels aufgereiht.

Aber sonst gibt es so gut wie nichts.

Wen es dort hinzieht, wo Kanada am schönsten ist — in die Wildnis, in die Nationalparks, in die Seengebiete —, der muß sein eigenes Haus mitbringen. Das heißt: er mietet sich einen „Camper", einen „Pick up" oder ein „Motorhome". Die gibt es in allen Größen, und die größten sind die schönsten. Auch wer sonst in besseren Hotels abzusteigen pflegt und anderswo nie im Leben darauf käme, sich dem ambulanten Dasein eines Wohnwagemutigen anzupassen, fühlt sich in einem solchen Bus von acht Metern Länge wie zu Hause. Alles ist drin: Gasherd und Grill, Spülbekken und Kühlschrank, Dusche und WC, Heizung und Klimaanlage, Fliegengitter und Stereomusik.

Während die kleineren „Pick ups" — etwas bescheidener — aus einem Wohnteil bestehen, den man einfach einem Pritschenwagen huckepack aufgesetzt hat, sind die großen Mobile aus einem Stück geschneidert. Der Beifahrer kann unterwegs seinen breiten, gepolsterten Kartentisch verlassen und einen kleinen Spaziergang zur verglasten Heckveranda machen, um sich dort auf der breiten Liege für ein Schläfchen niederzulassen. Dabei stört er weder die Leute am Tisch, die dort zu viert in aller Gemütlichkeit sitzen, noch den Smutje am Herd. Mir hat es immer den meisten Spaß gemacht, beim Fahren zu duschen oder Steaks und Spiegeleier zu braten. Wo kann man das sonst?

Angenehm ist, daß sich auch die größten dieser Luxuskutschen mit ihren 350 bis 400 PS (normaler Führerschein genügt!) so behende fahren und sogar einparken lassen wie etwa ein großer amerikanischer Personenwagen. Automatisches Getriebe und Servolenkung sind selbstverständlich, und die Geschwindigkeiten, die man erreichen kann, sind allemal höher als das nach Provinzen, Tageszeiten und anderen seltsamen Gesichtspunkten sehr unterschiedlich begrenzte Tempo.

Richtig, über die Campingplätze wollten wir noch sprechen. Es sind große Areale, weit entfernt von jeder Siedlung (weshalb man sich vorher mit Lebensmitteln eindecken muß — zu kaufen gibt's dort meist nichts). Die markierten Stellplätze haben die Größe eines Tennisplatzes und sind oft mit zwei hölzernen Bänken, einem Tisch und einem Grillherd ausgestattet. Am Rande des Platzes pflegt ein gemauerter Bau mit Badegelegenheiten, Kochherden und Waschmaschinen zu stehen. (Aufsicht gibt's nicht, nur ab und zu kommt jemand vorbei.) Über allem wölben sich die Gipfel uralter Bäume, und oft grenzt der Platz an ein kristallklares Gewässer, aus dem jedermann sein Trinkwasser schöpft, das — unabgekocht — ohne alle Vorsichtsmaßnahmen verwendet werden kann.

Indessen, so schön diese Plätze sind: Niemand verlangt, daß man sein Wohnmobil dort abstellt. Kanada ist groß und großzügig genug, um jeden motorisierten Nomaden wohnen zu lassen, wo er mag. Er muß allerdings die Voraussetzung erfüllen, vor der Abreise alle Abfälle zu entfernen. ▷

Viele abenteuerliche Möglichkeiten lassen sich mit einer Wohnmobilreise kombinieren. Zum Beispiel Reitausflüge von verschiedenen Ranches aus, Wildwasserfahrten und Bergtouren in den Rocky Mountains.

Blaupunkt Auto-Stereo mit ASU. So wird Musik zum ungestörten Klangerlebnis.

Mit Automatischer ASU UKW-Stör-Unterdrückung

ASU ist eingebaute Automatische Stör-Unterdrückung. Eingebaut bei Blaupunkt. Serienmäßig in alle Stereo-Autoradios. ASU fängt Störungen automatisch ab und macht sie unhörbar, bevor sie zum Lautsprecher und an Ihr Ohr dringen können. ASU erzielt damit auf UKW eine Wiedergabequalität, die es im Auto noch nicht gegeben hat.

Eingebauter Balance-Regler.
Ermöglicht optimale Klangabstimmung und damit auf jedem Platz ein gleich gutes Stereo-Erlebnis.

Stereo-Automatik.
Um immer einwandfreien Empfang zu liefern, schaltet die Automatik bei zu schwachen Sendern auf Mono um. Bei starken Sendern und ungünstigen Empfangsbedingungen (Reflexion in Häuserschluchten) schalten Sie per Knopfdruck auf Mono.

Lautsprecher und Verstärker.
Zwei Verstärker mit doppelter Ausgangsleistung (2 x 5 Watt) bewirken die überzeugende Stereo-Klangfülle der vier Lautsprecher.

Sendersuchlauf.
Mit elektronischer Motorsteuerung.

Blaupunkt „Köln Stereo"

Blaupunkt Super Omnimat.
Die Stationstasten bieten Ihnen acht fest einstellbare Programmierungs-Möglichkeiten (4 U, 2 M, K, L).

Umschalter für Suchlauf-Empfindlichkeit.
Bei „hoher Empfindlichkeit" findet der Suchlauf alle empfangswürdigen, bei „geringer Empfindlichkeit" nur die stärksten Sender.

● **Das Blaupunkt-System – führend in Europa.**
Alles aus einer Hand und aufeinander abgestimmt: Autoradio, Auto-Stereo und ASU, Verkehrslotse „ARI" Einbausätze und Lautsprecher. Blaupunkt Überall-Service: 2000 Kundendienststellen überall in der Welt. Das dichteste Netz in Deutschland und ganz Europa.

● **Preise.**
Blaupunkt Auto-Stereo bietet ein breites Programm von 7 Auto-Stereos an. Sie kosten je nach Ausstattung zwischen 340,- und 1.500,- DM. Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.

BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe

Mit dem Wohnmobil durch Kanada

Auf diese Weise kann man, wenn man will, auf hervorragenden Straßen von Osten nach Westen – von Montreal oder Toronto bis nach Vancouver – quer durchs ganze Land reisen. Allerdings tun das die wenigsten; denn im breitgebauten Kanada entspricht diese Entfernung den Strecken Frankfurt–Swerdlowsk oder München–Nigeria.

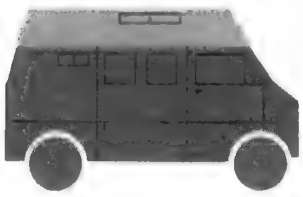
Im allgemeinen sieht man sich nur an der West- und an der Ostseite des Landes um, nimmt jeweils ein neues Wohnmobil und bedient sich zwischendrin der Air Canada, die ein mustergültig schnelles und preiswertes Flugnetz aufgebaut hat: Für die eben genannte, knapp 5000 km lange Strecke bezahlt man im Linienflug nur etwa 350 Mark.

Der Westen ist das „Wilde Kanada" mit dem Zentrum der Rocky Mountains, die hier zum Teil hochalpine Züge annehmen: Berge über 3000 Meter, ewiger Schnee, gewaltige Gletscher, rauschende Wildflüsse, Wasserfälle. Hier liegen die beiden schönsten Nationalparks der Welt – Jasper und Banff – mit Campingplätzen, Rasthäusern, Schutzhütten, Grislybären und gut ausgebauten Autostraßen (die meisten amerikanischen Touristen genießen die Natur vorzugsweise durchs Wagenfenster), mit Fischadlern und Wapiti-Hirschen, mit Wanderwegen, Booten, Reitpferden und geführten Touren. Nicht zu vergessen die Park-Wardens, eine Mischung aus Vergnügungsmarschällen und Revierförstern, die alles organisieren, beaufsichtigen und dabei Sorge tragen, daß die geschützte Natur nicht allzusehr strapaziert wird. Letzteres gelingt ihnen ohne Schwierigkeiten, weil die Nationalparks – fast so groß wie die Schweiz – so unvorstellbar weitläufig sind, daß es selbst Touristen schwerfällt, sie nennenswert zu verschandeln.

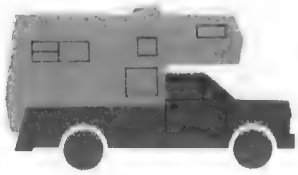
Für Selbstversorger ist Kanada noch preiswerter.

Wer Zeit und Geld sparen möchte, bewahrt sich den kanadischen Westen für ein anderes Mal auf und bleibt im Osten. Dort ist das Land zahmer, aber ebenso schön. So verfügt allein die Provinz Ontario nicht nur über unendliche Urwälder (die jetzt, im Herbst, am präch-

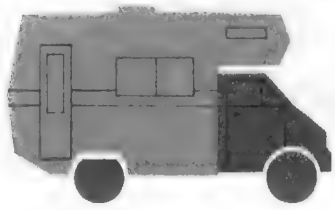
So sehen die Wohnmobile aus



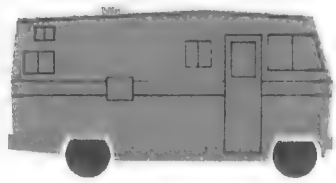
Camper. Ausgebauter Kleinlastwagen. Für 2 Erwachsene. Ab 275 DM pro Woche. 18–22 L/100 km.



Pick-Up. Je nach Größe 3–4 oder 4–6 Personen. Einfach eingerichtet. Ab 315 DM. 10 bis 13 bzw. 19–22 L/100 km.



Mini-Motorhome. Für 3–4, notfalls 6 Personen. Sehr gut eingerichtet. Ab 500 DM. 20–25 L/100 km.



Motorhome. Ideal für 4 Erwachsene und 2 Kinder. Luxuriös eingerichtet. Ab 600 DM. 25–30 L/100 km.

Soviel kostet ein Wohnmobil-Urlaub

Die Kosten einer Wohnmobil-Reise durch Kanada setzen sich zusammen aus den Mietgebühren für das Fahrzeug, dem Benzingeld, dem Flugpreis und den Verpflegungskosten. Lebensmittel und dergleichen sind in Kanada etwas billiger als bei uns. Superbenzin kostet pro Liter etwa 38 Pfennig. Die absolut gleiche Flugstrecke Frankfurt–Montreal–Frankfurt kostet je nach Gattung (Linienflug, 22/45-Tarif, APEX oder ABC) zwischen 700 und 2400 Mark – es lohnt also, sich beraten zu lassen. Auch die Kinderermäßigungen sind unterschiedlich. So kommt es – laut Air Canada – vor, „daß man auf der gleichen Flugzeugbank Familien beisammen sehen kann, deren Kinder nach 22/45-Tarif fliegen, während die Eltern APEX reisen."

Insgesamt muß man für einen derartigen Kanada-Urlaub zumindest zwischen 2500 und 3000 Mark pro Person rechnen.

Außer der Wochenpauschale für Wohnmobile wird eine Meilengebühr von 9 bis 13 ct (14 bis 20 Pfennig pro km) erhoben. Außerhalb der Saison ermäßigen sich die Preise. Es empfiehlt sich, die Fahrzeuge bereits in Deutschland zu buchen. Spezialisten dafür sind der ADAC und die Inter-Air (6 Frankfurt-Niederrad, Triftstraße 28–30).

Weitere Adressen:

Canadian Automobile Association, 150 Gloucester Street, Ottawa, Ontario, Kanada.

Kanadisches Fremdenverkehrsamt, 6 Frankfurt, Biebergasse 6–10.

Hitronic

die besondere elektronische Autoantenne für den ganz großen Empfang. Für alle Fahrzeuge. Ganz in Schwarz.

Auf Wunsch 4-Farb-Informationsprospekt.

Antennen und Steckverbinder

Hirschmann

Richard Hirschmann
Radiotechnisches Werk
7300 Esslingen/Neckar
Richard-Hirschmann-Straße 19

Internationale Automobilausstellung Frankfurt, Halle 15, Stand 1504

tigsten sind), sondern auch über 250 000 Seen (von denen erst 40 000 einen Namen haben) sowie ebenfalls über Naturreservate, unter denen der Algonquin-Park das interessanteste ist.

Er wird nur in seinem südlichsten Teil von einer Autostraße durchquert. Dort liegen die offiziellen Campingplätze. Wer weiter in die Wildnis vordringen will, tut das mit einem Führer zu Fuß oder, was eher üblich ist, im Kanu. Diese Boote kann man stunden-, tage- oder wochenweise mieten – mitsamt Schwimmwesten, Zelt und Mundvorrat. Es gibt organisierte mehrtägige Kanu-Touren, die vorwiegend von Studenten geführt werden; wer sich auf dem Wasser nicht so sicher fühlt wie auf der Landstraße, schließt sich an. Aber niemand hat etwas dagegen, wenn Sie alleine lospaddeln; Sie tun es auf eigene Gefahr.

Indessen, groß ist die Gefahr nicht. Kanadas wilde Tiere sind nicht angriffslustig, und allenfalls könnte man mit einem defekten Boot irgendwo hängenbleiben. Aber selbst das ist nicht schlimm, weil täglich kleine Wasserflugzeuge über den Seengebieten kreuzen, um Ausschau zu halten, ob alles in Ordnung ist. Denn die kanadische Regierung mit ihren strengen Einwanderungsgesetzen möchte selbst recht gerne, daß alle Touristen das Land wohlbehalten wieder verlassen.

Weite, Ruhe, Gelassenheit — das sind Kennzeichen für das Land und seine Menschen. Wer Einsamkeit sucht, wird sie finden. Wer Spaß an Originalen hat, kommt auf seine Kosten. Und wer Tiere liebt, kann ihnen auf Schritt und Tritt begegnen. Unberührte Landschaft und kultivierte, ja zuweilen (etwa in der Hauptstadt) raffinierte Kultur halten sich aufs glücklichste die Waage.

Der Lesering hat Geburtstag. Feiern Sie mit!

Bertelsmann

Der Club für Ihre Freizeit

bietet Ihnen zur Begrüßung die Cassetten-Stereo-Anlage für Ihr Auto

Das eigene Musikprogramm ist immer das beste!

Sicher kennen Sie das auch, z.B.: Längere Fahrten – allein – über Autobahnen oder Landstraßen. Nachts ist das besonders eintönig. Schaltet man das Radio ein, bringen alle erreichbaren Sender gerade Kommentare oder Hörspiele oder Kammermusik oder ... Dabei hatte man sich so auf ein paar aufmunternde Rhythmen gefreut! Oder auf Melodien zum Mitsingen, Mitsummen. Jetzt ist das kein Problem mehr: Die Cassetten-Stereo-Anlage macht aus Ihrem Wagen ein Tonstudio, wo **Sie** bestimmen, was gespielt wird! Denn **Ihre** Cassetten werden in der Reihenfolge eingelegt, die Ihnen paßt, die Ihrer Stimmung entspricht. Und der Stereoklang macht den Musikgenuß noch schöner als beim Radio. Außerdem: keine atmosphärischen Störungen, kein Senderschwund!

Einführungsangebot für neue Club-Mitglieder

zum **JUBEL-Preis** von nur **79,50 DM**

Zahlung: 1 x 19,50 DM, danach 6 x 10,– DM

12 Monate Werks-Garantie

Exklusiv nur bei Bertelsmann

Perfekt – die Technik des Abspielgerätes:

Das superkompakte Cassetten-Stereo-Abspielgerät ist nur 11 x 5,3 x 15 cm groß und paßt unter jedes Armaturenbrett oder in jede Mittelkonsole. Klangschalter für „hoch" und „tief", Lautstärkeregler für jeden Kanal (= Lautsprecher) extra, Drucktaste zum Öffnen des Cassettenfaches, Drucktaste zum Abspielen und Schnellvorlauf, Betriebskontroll-Lampe, 2 integrierte Schaltkreise, 4 Transistoren und 3 Dioden, Anschluß für alle 12-Volt-Autobatterien mit Minus auf Masse, Ausgangsleistung max. 2 x 3 Watt – das ist auch für den größten Autoraum eine Superleistung!

Perfekt – die Form der Lautsprecher:

Mit ihren schrägen Boxen im modernen schwarzen Design haben die Aufbaulautsprecher eine optimale Klangabstrahlung. Selbstverständlich entsprechen sie der Leistung des Abspielgerätes.

Perfekt – der kinderleichte Einbau:

Ein kompletter, steckfertig vorbereiteter Kabelsatz wird mitgeliefert, der das Abspielgerät (ohne Löten!) mit den Lautsprechern verbindet. Das Anbringen des Abspielgerätes wird selbst Amateuren unter den Bastlern keine Schwierigkeiten bereiten. Außerdem – die Einbau-Anleitung liegt bei! Und notfalls wird Ihnen auch Ihr Tankwart dabei helfen.

Sensationell – der günstige Preis:

Denn für ganze 79,50 DM gehört diese komplette Cassetten-Stereo-Anlage fürs Auto Ihnen – mit der ungewöhnlich langen Garantiezeit von 12 Monaten! Wie ist ein so günstiges Angebot überhaupt möglich? Weil der Lesering Geburtstag hat. Feiern Sie mit:

Wir möchten Sie einladen, unseren Freizeit-Club kennenzulernen! Überzeugen Sie sich – durch dieses Einführungsangebot – von den vielen Vorteilen, die Millionen Club-Mitglieder vor Ihnen schon erkannt haben.

Jetzt lohnt es sich doppelt, denn im Jubiläums-Jahr gibt es für Club-Mitglieder weitere besonders attraktive Angebote!

25 Jahre Bertelsmann Lesering

Hier die wichtigsten Vorteile im Bertelsmann Lesering:

● **1. Club-Preise sind Spar-Preise!**
Denn bei einer großen Mitgliederzahl können auch hohe Auflagen und große Mengen hergestellt werden, die dadurch so enorm preiswert sind.

● **2. Riesenauswahl an Büchern, Schallplatten, MusiCassetten für jeden Geschmack!**
Fast 1000 Titel zählt der Club-Katalog in jedem Vierteljahr, darunter allein mehr als 100 Neuerscheinungen. Auch Bücher fürs Hobby.

* * * * * * * * * * *

Unser kostenloses Geschenk für Sie: Allen Bestellern, die den Coupon (vollständig ausgefüllt) innerhalb der nächsten 14 Tage einsenden, schenken wir eine Flasche „Henkell Trocken Pikkolo" – damit Sie mit uns auf unseren Geburtstag anstoßen können. Prosit!
Das Fläschchen können Sie selbstverständlich auf jeden Fall behalten und auf unser (und ihr) Wohl leeren, auch wenn Sie von der „Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE" Gebrauch machen und auf die vielen Club-Vorteile verzichten wollen.

● **3. Mehr Freude an der Freizeit!**
Daher gibt es außerdem ein großes Angebot von Stereo-Anlagen, Radio- und Phonogeräten, Spielen und anderen Dingen, die die Freizeit noch schöner machen.

● **4. Spannung und Unterhaltung im Kino!**
Club-Mitglieder und ihre Gäste können sich „Die besten Filme der Welt" für nur 3,– DM auf allen Plätzen ansehen.

● **5. Club-Reisen sind Erlebnis-Reisen!**
Verwandte und Bekannte in aller Welt besuchen, einen Traumurlaub erleben, Weltstädte kennenlernen, Ferien im Appartement an der See oder in den Bergen verbringen – alles zu günstigen Club-Preisen.

● **6. Unbeschränkte Einkaufsmöglichkeiten überall und immerzu!**
Club-Mitglieder können aus dem Club-Angebot kaufen, soviel sie nur wollen – entweder per Bestellkarte (aus dem Club-Katalog) oder direkt in einem Club-Center (über 150 Ladengeschäfte mit dem gesamten Club-Programm) oder durch den Telefon-Service (Tag und Nacht).

● **7. Wertvolle Prämien!**
Jedes Club-Mitglied hat das Recht, Freundschaftswerbungen abzuschließen, also einen Außenstehenden von den Vorteilen einer Club-Mitgliedschaft zu überzeugen. Dafür gibt es z. B. einen Cassetten-Recorder oder ein komplettes Kaffeeservice oder andere tolle Prämien.

● **8. Glasklare Club-Vereinbarungen sichern alle diese Vorteile!**
Lesen Sie selbst im Coupon nach: keine Aufnahmegebühren, keine festen Beiträge, statt dessen eine Mindestabnahme von nur 15,– DM im Vierteljahr. Darauf werden Ihre Zahlungen für den ersten Club-Einkauf sogar angerechnet – und Sie haben in den ersten 6 Monaten Ihrer Club-Mitgliedschaft keine weitere Kaufverpflichtung mehr. Zum Ablauf des 1. Mitgliedsjahres können Sie bereits wieder austreten.

Ja – es lohnt sich schon, im Club zu sein!

Nicht nur, weil dieses Einführungsangebot so enorm günstig ist, sondern auch der vielen Vorteile wegen, die Sie als Club-Mitglied nutzen können. Besonders jetzt im Jubiläums-Jahr...

Kauf-ohne-Risiko GARANTIE

Sie können 1 Woche lang in aller Ruhe überlegen, ob Ihnen das Gerät und unsere Club-Leistungen zusagen. Wollen Sie wirklich auf alle Club-Vorteile verzichten, reicht es, wenn Sie uns dies spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung schriftlich mitteilen. Sie schicken dann – auf unsere Kosten – das Gerät zurück und wir überweisen Ihnen Ihre erste Zahlung. Damit ist alles erledigt. Das garantiert die

Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG, 4830 Gütersloh 1, Eickhoffstraße 14-16, Postfach 5555

Prüfen Sie also völlig ungezwungen alle Vorteile dieses Club-Angebotes. Es macht mehr aus Ihrer Freizeit!

Überzeugen Sie sich selbst, daß wir nicht zuviel versprochen haben! Der einfachste Weg dazu: Sie füllen gleich den Coupon aus und schicken ihn noch heute ab – auch unfrankiert, wenn keine Marke zur Hand ist.

Noch-nie-so-günstig-COUPON

Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG, 4830 Gütersloh 1, Eickhoffstraße 14-16, Postfach 5555 23116

Club-Vereinbarungen zwischen mir und der Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG:

Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf der „Kauf-ohne-Risiko"-Frist behalte, werde ich dadurch bei Ihnen Mitglied im Bertelsmann Lesering für zunächst nur ein Jahr. Den genauen Mitgliedschaftsbeginn ersehe ich aus dem Club-Ausweis, den Sie mir zusenden. Möchte ich nicht mehr im Club bleiben, kann ich zum Ende des jeweiligen Mitgliedsjahres austreten, wenn ich dies 3 Monate vorher schriftlich mitteile. Sonst bleibe ich für je ein weiteres Jahr Club-Mitglied.
Zu Beginn jedes Vierteljahres erhalte ich den neuen Club-Katalog. Aus diesem Angebot kaufe ich, so oft und so viel ich will, mindestens jedoch für 15,– DM im Vierteljahr (Einkaufsmöglichkeit per Bestellkarte oder direkt im Club-Center). In den ersten 6 Monaten meiner Club-Mitgliedschaft bin ich aber nur zur Bezahlung meines ersten Club-Einkaufs verpflichtet. Kaufe oder bestelle ich vom 3. Vierteljahr an nicht bis zu der im jeweiligen Club-Katalog genannten Frist, gilt Ihr Hauptvorschlagsangebot als bestellt. Mit jeder Bestellung wird selbstverständlich auch der Kaufpreis fällig. Alles Bestellte oder Gekaufte wird mein Eigentum, sobald ich es vollständig bezahlt habe. Ich bin außerdem mit Folgendem einverstanden: Die Vertragsgemeinschaft, Inh. R. Mohn, in Rheda-Wiedenbrück kann mich als Club-Mitglied betreuen und wird dann auch mein Vertragspartner. Wenn ich mit Abnahme oder Bezahlung in Verzug gerate, werden alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe fällig. Habe ich dann nach Abzug meiner eventuellen Zahlungsverpflichtungen noch ein Guthaben, kann ich dafür natürlich aus dem Club-Angebot kaufen. Erfüllungsort und Gerichtsstand (für ein eventuelles Mahnverfahren) ist wahlweise Rheda-Wiedenbrück oder Gütersloh.

1 Mein erster Club-Einkauf eine Cassetten-Stereo-Anlage „Rallye 1" fürs Auto, Best.-Nr. 95201
Preis: 79,50 DM (+ 2,20 DM Versandkostenanteil = 81,70 DM)

Zahlung: 1 x 21,70 DM (19,50 DM + 2,20 DM Versandkostenanteil)
Diese erste Zahlung erfolgt:
- ☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg!)
- ☐ per Zahlkarte an das PschA Hannover, Konto 1440 10-300 (bei Einsendung des Coupons)
- ☐ per Nachnahme bei Erhalt

Danach 6 mtl. Zahlungen zu je 10,– DM, die mit der Kaufverpflichtung verrechnet werden. (Zutreffendes habe ich angekreuzt).

2 Mein Geschenk erwarte ich mit der Lieferung!

Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE:
Ich kann diesen ersten Club-Einkauf innerhalb von 1 Woche ab Erhalt der Lieferung schriftlich rückgängig machen. Es genügt, wenn ich die Mitteilung innerhalb der genannten Frist absende an die Vertragsgemeinschaft, Inh. R. Mohn, 4840 Rheda-Wiedenbrück, Ringstraße 10–20. Danach schicke ich – auf ihre Kosten – das Gerät zurück und Sie überweisen mir meine erste Zahlung (ohne Versandkostenanteil). Damit ist alles erledigt. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit der Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich Ihre Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE zur Kenntnis genommen habe:

Datum X **Unterschrift** (für Minderjährige unterschreibt d. gesetzl. Vertreter)

Hier ist meine Anschrift (bitte Druckbuchstaben):

Vor- und Zuname Alter

Postleitzahl/Wohnort Telefon

Straße/Hausnummer Beruf

Datum X **Unterschrift** (für Minderjährige unterschreibt d. gesetzl. Vertreter)

▶ **Wichtig:** Bitte 2 **Unterschriften,** damit wir umgehend ausliefern können!

Gemeinschaft der Buch- und Schallplattenfreunde KG

Reise Nachrichten

Billiger nach Nordspanien

Die spanische Aznar Line fährt mit zwei nagelneuen Fähren, „Monte Toledo" und „Monte Granada", zweimal wöchentlich von Amsterdam nach Santander (Nordspanien) und zurück. Sie gibt neuerdings Rückfahrkarten aus, die um 20 Prozent billiger sind. Hin- und Rückfahrt kosten nun von und bis Amsterdam 374 DM pro Person und ab 99 DM für das Auto. (Näheres über Seetours International, Frankfurt, Weißfrauenstraße 3.)

Billiger nach Schweden

Für die Fähren von Puttgarden—Rødbyhavn (Deutschland-Dänemark) und Helsingør—Helsingborg (Dänemark-Schweden) wurde ein gemeinsames „Schweden-Spar-Ticket" herausgebracht. Die einfache Fahrt über Ostsee und Öresund kostet demnach für ein Auto einschließlich Fahrer 48 DM. Mitreisende zahlen pro Person 11,70 DM und Kinder bis zu 11 Jahren die Hälfte.

Über 200 Hotels, Gasthöfe und Privatvermieter in den Dörfern Osttirols zahlen im September und Oktober jedem Gast, der länger als 10 Tage bei ihnen bleibt, ein Drittel der für die Felber-Tauernstraße (Bild) entrichteten Mautgebühr zurück.

Pannenhilfe in Italien gebührenfrei

Wer einen AIT-Schutzbrief hat, kann jetzt in Italien Pannenhilfe kostenlos in Anspruch nehmen. Dem liegt eine neue Vereinbarung zwischen der Alliance Internationale de Tourisme (AIT) und dem Automobilklub von Italien (ACI) zugrunde.
Wer keinen AIT-Schutzbrief hat, bezahlt für die Hilfe des italienischen Pannendienstes bei Tag eine Gebühr von rund 8,50 DM. Nachts kommt eine Anrufgebühr von rund 12,— DM hinzu.
AIT-Schutzbriefe gibt es in Westdeutschland und West-Berlin bei ADAC und DTC.

Das ist er, der berühmte BELTEK® M 6665 S

Auto-Super MW/UKW/UKW-Stereo mit autom. AFC. Kassettenabspieler für Kompaktkassetten

Erhöhte Fahrsicherheit durch feststellbare Vor- und Rücklauftaste.
Einbautiefe: 160 mm
Achsabstand: 130 mm, Euronorm, daher für alle Autotypen geeignet.

Technische Daten:
Radio: 5 IC, 13 Dioden, 11 Transistoren,
Frequenz: 50 - 10000 Hz.
Kassettenteil: 4-Spur, 2-Kanal-Stereo,
Bandgeschwindigkeit 4,75 cm/sec.,
Taste für Kassettenauswurf.
Ausgangsleistung: 2 x 5 Watt

Betriebsspannung: 12 Volt minus an Masse
Einbaumaße: T 160; B 178; H 54 mm.
Achsabstand: von 130 Euronorm – 160 mm.
Lieferung und 48-Std.-Service durch:

STOP & SHOP GMBH

402 METTMANN
Auf dem Hüls 5 – Telefon: 02104/799328

Wir bauen Präzisionsgeräte für die Gemischbildung mit dem Wissen und der Erfahrung von einem Jahrhundert Vergasertechnik.

Der Vergaser ist eine überragende, geniale Erfindung · Sein Funktionsprinzip kann nicht mit einfacheren Mitteln erfüllt werden · In der Einfachheit seines Prinzips liegt sein dauerhafter Erfolg in der ganzen Welt · Deshalb hätte wahrscheinlich jede Generation von Ingenieuren den Vergaser neu erfunden, wenn es ihn nicht schon bei der Erfindung des Ottomotors gegeben hätte · Motorentechnik und Vergasertechnik sind unlöslich miteinander verbunden · Der lange gemeinsame Weg der stetigen Weiterentwicklung hat zum derzeitig hohen technischen Stand geführt · Der Vergaser erfüllt heute komplizierte zusätzliche Aufgaben, die ihn aufwendiger machen und von ihm hohe Präzision verlangen · Er ist ein zuverlässiger, standhafter Partner für Abgaskonzepte · Neue, moderne Gemischbildungssysteme sind vom Vergaser befruchtet worden · So findet sich die Luftmengenmessung auch in unserer neuen CL-Einspritzung · Sie ist jetzt serienreif in unserem Lieferprogramm enthalten · Die heutige Aufgabe heißt: Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit, Komfort · Wir setzen unser Know how und das umfangreiche Potential unserer technischen Anlagen dafür ein · Die Automobilindustrie erhält von uns leistungsfähige, kostengünstige Gemischbildungssysteme · Der Autofahrer erwirbt komfortable, wirtschaftliche und umweltfreundliche Verkehrsmittel · Wir arbeiten mit Elan und neuen Ideen.
Der technische Fortschritt geht weiter, wir halten Schritt.

SOLEX · ZENITH · STROMBERG · DVG

DEUTSCHE VERGASER GESELLSCHAFT NEUSS

Donnerwetter

Renn-Corvette mit 720 PS – 1976 auf deutschen Strecken?

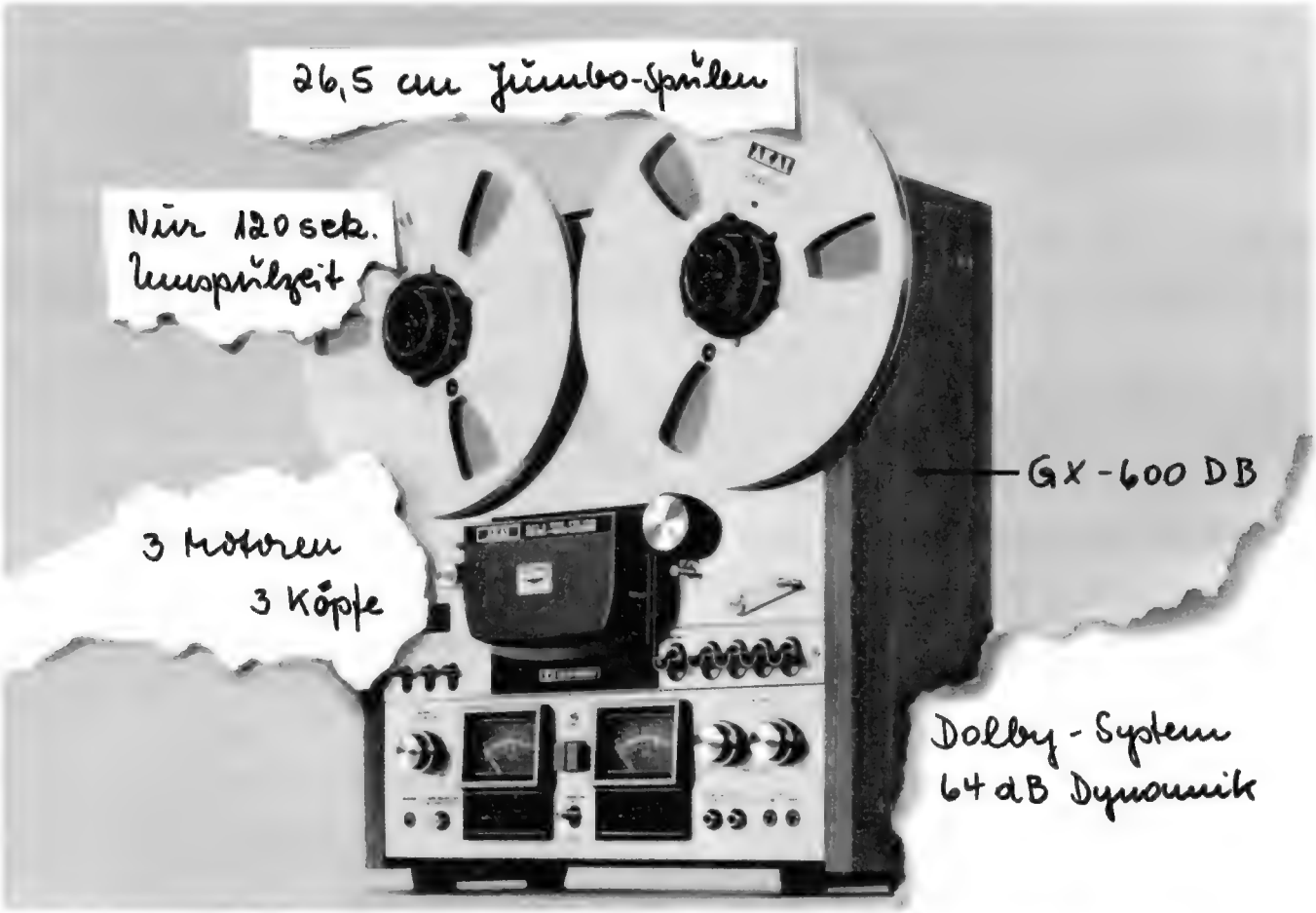
Von Werner Schruf

Wenn Fritz Engelhardt, 25, Blitzschutzbauer aus Bernhausen bei Stuttgart, sein jüngstes und liebstes Spielzeug in Bewegung setzt, zittert der Boden: Aus zwei unterhalb der Wagentüren mündenden, ofenrohrgroßen Auspuffenden tönt infernalisches Donnergrollen.

Das kommt nicht von ungefähr: denn seiner schwarzweiß lackierten Renn-Corvette wurde ein gewöhnlich für McLaren-CanAm-Rennwagen bestimmtes V8-Triebwerk mit acht Litern Hubraum und 720 PS Leistung eingepflanzt. Diese Maschine verhilft dem auf üppigen Gummiwalzen rollenden, 1350 kg schweren Boliden zu einem Leistungsgewicht von rund 1,9 kg/PS.

Imposante Erscheinung: Renn-Corvette mit Achtliter-Motor.

Rund ein Jahr lang baute Corvette-Fan Engelhardt an der aggressiven Erschei-



Super-Technik allein garantiert noch keine HiFi-Qualität. Aber unser neuer „GX-Kristall-Kopf."

Die technische Exzellenz der Akai-Tonbandmaschinen und Akai-Cassetten-Recorder ist unübertroffen. Unsere 2-Jahres-Garantie beweist es.

Warum Akai's „GX-Kristall-Kopf" so große Bedeutung hat? Weil dieser Tonkopf der Mittler zwischen Band und Ohr ist. Das wichtigste Einzelteil von Tonbandmaschinen.

Damit der neue Akai-Tonkopf 100% klangpräzise arbeitet, schneiden wir seinen magnetischen Kern aus einem Kristall (single x'tal). Einem Kristallgefüge, das in der Härte und Struktur einem Diamanten entspricht.

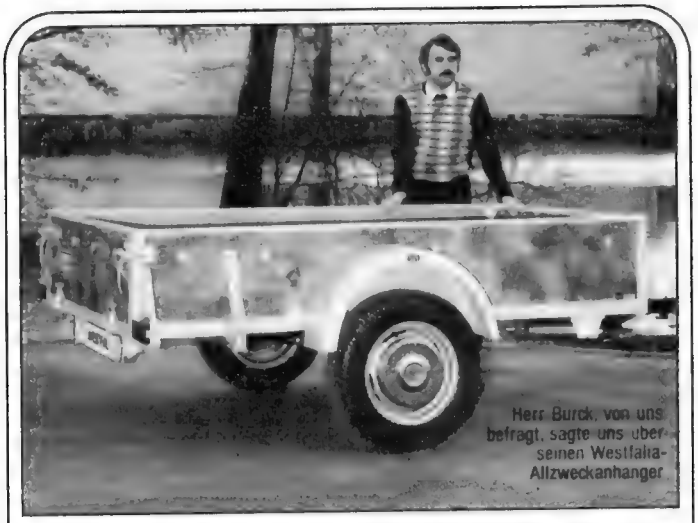
Diese neue hart-kristalline Masse erlaubt uns Super-Miniaturisierung des Kopfspalts, durch den jetzt die elektrischen Impulse (Ton) als sehr stark gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. dort abgenommen werden (focused field). Weil das nun streuungsfreier geschieht, erreichen wir deutlich bessere Übertragungswerte — und linearen Frequenzgang.

Der „GX-Kristall-Kopf" (2fach vergrößert)

Der „GX-Kristall-Kopf" — exklusiv in Akai-Maschinen — produziert das kristallklare Spiegelbild des Originaltons: unverfälscht in den Baßlagen, sehr sauber im Präsenzbereich und verzerrungsfrei bei Höhenprägung.

Testen Sie Akai beim Fachhändler.

AKAI®



»Für jeden Beruf, für jeden Zweck: Westfalia bürgt für optimale Qualität«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 / b

Nur was gründlich getestet ist, kann auch gründlich gegen Haarausfall wirken: NERIL®

Wenn Haarausfall oder Haarausfall-Symptome auftreten (z.B. akute Schuppenbildung, starke Überfettung, Haar- und Kopfhautschäden), dann ist dies durch Störung wichtiger Kopfhautfunktionen zu erklären.

Der neue Wirkstoff CCF ermöglicht eine schrittweise Reaktivierung der Kapillarfunktion: CCF löst verhärtete Talgrückstände, welche die Versorgungsbahnen der Haarschäfte abschnüren. Jetzt gelangen die NERIL-Aufbaustoffe (wie Aminosäuren- und Vitamin-Komplexe) in die Kapillaren und sorgen für Durchblutung und Ernährung der haarbildenden Kopfhautorgane. Proteine geben dem Haar Festigkeit und unterstützen die Feuchtigkeitsregulierung der Haut.

Darüber hinaus hält der antibakterielle Wirkstoff RSN-O die Oberfläche der Kopfhaut gesund und schuppenfrei.

So kann Ihr Haar durch regelmäßige Pflege mit NERIL wieder gesund und natürlich nachwachsen.

Medizinal-Haarwasser
Medizinal-Haarwäsche
reaktiviert
erschöpfte Haarorgane

DR. DRALLE

In Apotheken, Drogerien, Parfümerien, Fachabteilungen der Warenhäuser und beim Friseur.

NE 2/75

Renn-Corvette

nung. In dieser Zeit hielt der Schwabe engen Kontakt zu Amerikas populärstem und erfolgreichstem Corvette-Tuner: John Greenwood lieferte die wichtigsten Spezialteile, zu denen neben den Kunststoff-Karosseriepartien auch Fahrwerksaggregate, Bremsen, Getriebe- und Achsübersetzungen gehören.

Die kürzlich erfolgten ersten Gehversuche gaben nur zu gedämpftem Optimismus Anlaß. Denn die Renn-Corvette kann vor Kraft kaum noch laufen — „wird unterhalb von 4000 U/min im direkten (vierten) Gang Vollgas gegeben, stellt sich der Apparat gleich quer. Und auch das Fahrverhalten läßt noch zu wünschen übrig", urteilt Engelhardt.

Er glaubt aber, das Renn-Ungetüm bis zum nächsten Jahr „in den Griff" zu bekommen. Dann wird das 100 000 Mark-Gefährt — sofern sich ein Sponsor findet — auch bei deutschen Rennen zu sehen sein.

Trotz breiter Rennwalzen: zu wenig Traktion.

720 PS aus acht Litern Hubraum: Chevrolet V8-Motor.

Aggressiv geformt und leicht: dünne Kunststoff-Karosserie.

Fotos: Seufert

Außen sind sie alle gleich.

Es gibt keine Starterbatterie, der Sie von außen ansehen, wie gut sie ist: Welche Leistung sie erbringt, ob sie sicheren Kaltstart garantiert, wie lange sie lebt.
Sie können einer Batterie aber auch nicht unter den Mantel schauen. Und deshalb zeigen wir Ihnen hier, wie eine VARTA Starterbatterie von innen aussieht und was Sie davon haben.
Dann brauchen Sie in Zukunft nur noch auf den Namen VARTA zu achten.

Jede VARTA Starterbatterie ist immun gegen Stoß, Schlag, Öl, Benzin, Säure und Reinigungsmittel, denn sie hat ein besonders widerstandsfähiges Gehäuse.

Jede VARTA Starterbatterie ist 100% säuredicht, denn der Deckel und Kasten sind unlösbar verschweißt.

Jede VARTA Starterbatterie garantiert Qualität, denn sie wird unbestechlich geprüft, bevor sie das Werk verläßt.

Jede VARTA Starterbatterie hat eine patentierte Verbinderführung. Sie garantiert sicheren Kaltstart.

Jede VARTA Starterbatterie ist mit besonders legierten Gittern ausgerüstet; keine Gitterkorrosion – besonders lange Lebensdauer.

Jede VARTA Starterbatterie ist bewährte Qualität, denn fast jeder zweite Neuwagen in der Bundesrepublik Deutschland und Millionen in Europa rollen mit einer VARTA Starterbatterie vom Band.

VARTA

Der eigentliche Name für Ihre Batterien.

Fahrbericht

Ducati 860 GT

Tiefstapler

Mehr Leistung als im Prospekt versprochen.

Das Sprichwort „Schuster bleib bei deinem Leisten" scheint für den Turiner Auto-Stylisten Giorgio Giugiaro nicht zu gelten. Er, der den Alfasud und das VW-Erfolgsgespann Golf und Scirocco ankleidete und ansonsten Traumwagen entwirft, stylte in seinem 120-Mann-Betrieb „Ital Design" auch die neue Ducati 860 GT. Die Linienführung des in Bologna produzierten Motorrades ist modisch und elegant, doch zeigt sich an einigen Details, daß sich der italienische Designer hier auf Neuland begab.

Kernstück der seit Mai in Deutschland ausgelieferten Ducati 860 GT ist der längs in Fahrtrichtung eingebaute Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, dessen Zylinder um 90 Grad versetzt sind. Kopf und Vergaser des hinteren Zylinders sind von Seitenblechen, die sich an den 19 Liter fassenden Tank anschließen, verdeckt: Bei einem eventuellen Kerzenwechsel muß also einiger modischer Zierat entfernt werden.

Daß ein branchenfremder Designer für das Styling verantwortlich zeichnet, zeigen auch die zu klein geratenen und zu weit auseinanderliegenden Anzeige-Instrumente vor dem breiten, bei hohem Tempo störenden Len-

Auto-Designer Giorgio Giugiaro stylte die neue, 51 PS leistende Ducati 860 GT, deren Armaturen und Kontrollinstrumente ein wenig klein und unübersichtlich geraten sind. Für gute Verzögerungswerte sorgt die im Vorderrad eingebaute Doppel-Scheibenbremse.

Fotos: Seufert

„Klatschnasses, langes Haar in 5 Minuten trocken und frisiert."

Das schafft der REMINGTON 850 super dryer-styler mit Geld-zurück-Garantie.

Jürgen Grabowski,
Mannschaftskapitän „Eintracht Frankfurt"
Mitspieler der Weltmeistermannschaft 1974
und Besitzer einer Herrenboutique in Wiesbaden

„Spitzenleistungen werden von uns Fußballern bei jedem Spiel verlangt. Recht haben die Zuschauer. Sie zahlen ja auch Geld dafür.
Für mein Geld verlange ich auch das Beste. Der REMINGTON 850 ist absolute Spitze. Nasses Haar ist in wenigen Minuten nicht nur trocken, sondern auch frisiert.
Bei meiner Haarlänge kann ich schließlich schon mitreden."

REMINGTON verspricht Ihnen diese Leistungen:

Mit 850 Watt wird sogar kräftiges und schulterlanges Haar in Minuten getrocknet.
Kein Hairstyler-Dryer ist schneller

Feines und kürzeres Haar wird mit dem sanften Warmluftstrom der 2. Stufe getrocknet und frisiert.
Kein Hairstyler-Dryer bietet mehr Komfort

Wenn's nicht stimmt:
REMINGTON GARANTIERT BEI NICHTGEFALLEN GELD ZURÜCK
Produkt wie gekauft innerhalb 6 Wochen an Remington Elektro-Rasierer, 6 Frankfurt/M, Ost-Güterbahnhof, schicken. Mit Kaufbeleg per Einschreiben.

SPERRY REMINGTON

Fahrbericht

Ducati 860 GT

ker und der äußerst ungünstig neben dem Gasgriff placierte Blinkerhebel.

Bei der Angabe der Leistungswerte stapeln die Italiener sehr tief: Das in Bologna erstellte Europa-Gutachten attestiert dem kernig klingenden Triebwerk 51 DIN-PS bei 6750 U/min. Tatsächlich muß das vollgetankt 240 Kilogramm wiegende Schwergewicht über einige weitere PS verfügen, denn der im Kfz-Schein ausgewiesene Höchstgeschwindigkeitswert von 145 km/h ließ sich um rund 40 km/h übertreffen. Daß der bullige Zweizylinder, der sehr elastisch ist und ab 3000 U/min klaglos Gas annimmt, potenter als angegeben ist, zeigt auch das Drehmomentangebot von 7,7 mkg bei 5500 U/min. Rechnet man diesen Wert um, verfügt die 860 GT bei 5500 U/min über ca. 59 PS – die Nenndrehzahl beträgt jedoch 6750 U/min.

Gut zu dem kraftvollen Motor paßt das günstig abgestufte Fünfganggetriebe, das sich exakt schalten läßt. Störend macht sich dabei freilich die etwas schwergängige Kupplung bemerkbar. Für den elektrischen Anlasser, der bei großkalibrigen Maschinen eigentlich serienmäßig sein sollte, stellen die Italiener zu dem Anschaffungspreis von 8050 Mark 200 Mark Aufpreis in Rechnung. Verzichten sollte man auf dieses Extra nicht, denn das Antreten mit Kickstarter erfordert einige Routine.

Am Fahrwerk sind die rennsportlichen Ambitionen von Ducati erkennbar: Zwar ist die Auslegung hart und unkomfortabel und die Passagiere werden auf welligen Passagen heftig durchgeschüttelt, doch vermittelt die 860 GT auf ebeneren Strekkenstücken viel Fahrspaß. Geübte können mit dem Fünfzentner-Koloß auf kurvenreichen Straßen ein sportliches Tempo anschlagen.

Sicherlich ist die Ducati 860 GT keines jener Motorräder, das in der Garage neben dem Auto parkt und mit dem man sich das Zu-Fuß-Gehen gänzlich abgewöhnt. Fürs Brötchenholen beim Bäcker um die Ecke ist sie zu unhandlich und zu schwer: Ihr Metier ist weniger die Stadt denn die Landstraße und auch die Autobahn. Von kürzeren Fahrstrecken wird der Fahrer auch durch die umständliche Park-Prozedur abgehalten: Das Aufbocken auf den Mittelständer (eine seitliche Stütze fehlt) artet stets zum Kraftakt aus.

Klaus Wießmann

Technische Daten

Zweizylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Motor längs in Fahrtrichtung eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 74,4 mm, Hubraum 864 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 51 PS bei 6750 U/min, spezifische Leistung 59,0 PS/Liter, maximales Drehmoment 7,7 mkg bei 5500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6750 U/min) 16,7 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinder, Antrieb über Königswelle, über Kipphebel betätigte hängende Ventile, zwei Dell' Orto-Vergaser PHF 32 mit Beschleunigerpumpe, Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, Ölinhalt 4,5 Liter. Radstand 1520 mm, Länge 2250 mm, Höhe 1140 mm, Eigengewicht vollgetankt 240 kg, Leistungsgewicht 4,7 kg/PS, Tankinhalt 19 Liter, Reifen vorn 3.50 H 18, hinten 4.25 H 18.
Richtpreis DM 8050.–, Aufpreis für elektrischen Anlasser DM 200.–.
Importeur: Ducati Import Imoti, 6149 Fürth/Odenwald, Bahnhofstraße 1.

PEUGEOT 604 SL V6
Die neue Sechs-Zylinder-Position.

PEUGEOT 604 SL V6

Das ist die neue Größenordnung in der Sechs-Zylinder-Klasse, die souverän über herkömmlichen Klischees steht – über Pseudo-Sportlichkeit und Status-Symbolik.

Kultivierter können Sie sich nicht vom üblichen Sechs-Zylinder-Establishment distanzieren.

PEUGEOT 604 SL V6

Die neue Triebwerk-Generation: Sechs-Zylinder-Leichtmetall-Motor in V-Anordnung · Hubraum 2664 ccm · 136 DIN PS (100 kW) bei 5.700 U/min. · Höchstgeschwindigkeit 182 km/h · Beschleunigung (0-100 km/h) 10,8 sec.

Hinterradantrieb · Einzelradaufhängung vorn und hinten · Servo lenkung · Zweikreis-Bremssystem · Scheibenbremsen · Bremskraftverstärker · lastabhängiger Bremskraftregler...

Heizbare Heckscheibe · Einzel-Liegesitze vorn · Automatik-Gurte vorn · Kopfstützen · Halogenfern- und Abblendlicht · getönte Scheiben · Windschutzscheibe aus Verbundglas · elektrisch betätigte Türscheiben vorn und hinten · elektronischer Drehzahlmesser · Karten-Leselampe...

Auf Wunsch: elektrisch betätigtes Stahl-Schiebedach · Metall-Lackierung · Leder-Sitzbezüge · 3-Gang-Automatik.

PEUGEOT

Der andere Sechs-Zylinder.

63/75 DFS+RD

Zwanzig Jahre im Grenzbereich

Graham Hills Entscheidung in der Badewanne: Rücktritt vom Rennsport.

Fotos: Müller, Thill, Seufert

Mythos mit Schnauzbart: Graham Hill in seinen Anfangstagen als Rennfahrer und als Chef des eigenen Embassy-Formel 1-Teams.

Und nun" – der Conferencier machte eine effektvolle kleine Kunstpause – „unser Graham Hill, der Einmalige." Einer der Gäste kannte den solchermaßen Angekündigten schon, als er sich seinen ersten Sturzhelm in den Farben seines Rudervereins kaufte, schwarz mit weißen Streifen. Er beugte sich zu seinem Nachbarn hinüber und spottete: „Ein Glück, daß es ihn nur einmal gibt." Schauplatz der Szene war ein Ball des British Racing and Sports Car Club im Februar dieses Jahres. Hill erschien gleich darauf, und zwar in einem bemerkenswerten Aufzug: als üppige Matrone mit schwingenden Hüften, überklebtem Schnäuzer und Faltenrock, aus dem seine berühmten krummen Beine unverhüllt hervorschauten.

Worauf die Anspielung gemünzt war, lag auf der Hand. Graham Hill, im Sternzeichen des Wassermanns geboren, ist Jahrgang 1929, nach der eigenen Zeitrechnung des Sports also ein bemoostes Haupt. „Auntie" nannte man ihn schon seit einigen Jahren, seitdem er nicht mehr vorne mitfuhr wie früher einmal: Tantchen. Geschadet hat ihm beides nichts, der bissige Beiname und das allmähliche Erlöschen des alten Feuers. Graham Hill, der Rennfahrer, und Graham Hill, das Image, sind durchaus verschiedene Wege gegangen. Für die Briten ist der Schnauzbart längst zur mythischen Figur geworden, zur Inkarnation und zum Botschafter des Motorsports.

Gelegentlich lächelt sein Gesicht, vertraut wie das des Postboten oder des Milchmanns um die Ecke, von allen Plakatwänden. Seine Popularität in einen Werbefeldzug einzuspannen, ist ein todsicherer Tip. Er wird weitergereicht von einer Fernsehshow, von einer Festivität zur nächsten wie Prinz, Bauer und Jungfrau im Kölner Karneval und bringt die Leute mit seinen trockenen Späßen unweigerlich zum Lachen.

Der Sohn eines Börsenmaklers, den Ehrgeiz und schiere Hartnäckigkeit den steinigen Weg vom armen Schlucker zum Millionär emporgetrieben haben, ist ein eigenes Kraut, schwer zu fassen und zu deuten. Er dosiert seinen Charme der Gelegenheit angemessen und kann unwirsch, knorrig-unnahbar und verletzend sein, wenn einmal keine Kamera und kein Mikrophon in der Nähe sind. Es ist schwierig, mit einem solchen Mann befreundet zu sein. Wen verbindet schon ein herzliches Verhältnis mit einem Monument?

Am Freitag vor dem diesjährigen Großen Preis von England ließ er die Journalisten zu einer improvisierten kleinen Feier zusammentrommeln und verkündete der Welt, was ohnehin schon jedermann wußte – seinen endgültigen Rücktritt als Aktiver. Der Entschluß, erzählte er, dieses Tüpfelchen

Treffpunkt Frankfurt

IAA

Das große Ereignis für eine große Industrie. Automobilhersteller und ihre Zulieferer präsentieren das Modellprogramm 1975/76. Neues und Bewährtes. Blickpunkt Frankfurt für alle, die vom und mit dem Auto leben. Die Zeitschriften der MOTOR-PRESSE stehen ganz im Zeichen der Berichterstattung: aktuell, zuverlässig und objektiv. Die Schwerpunktausgaben zur I A A sind beliebt und begehrt. Für Fachleute. Für alle Fans. Für viele neue Käufer. Besuchen Sie uns in Frankfurt. Wir sind in Halle 5, Stände Nr. 5114 und 5126. Die Redaktion der Zeitschrift mot auto-journal hat einen speziellen Beratungs-Service für Sie eingerichtet.

auto motor sport	19+20	*10.9. *24.9.
mot auto-journal	19+20	*10.9. *1.10.
sport auto	10	*15.9.
auto katalog	76	*10.9.
lastauto omnibus	76	*10.9.

*Erstverkaufstage

auf dem i, sei ihm in der Badewanne gekommen, als sein Protégé Tony Brise beim ersten Training zum belgischen Grand Prix in Zolder die Hackordnung der Formel 1-Ställe durcheinandergebracht hatte.

Wenn jemand von Glanz und Elend dieses Sports berichten kann, so ist es Graham Hill. 40 Lebensjahre – das ist gewöhnlich die Schallmauer für den Grand Prix-Piloten. Hill hat sie erreicht und überschritten, sich Hunderttausende von Kilometern in der Grauzone zwischen Sein und Nichtsein bewegt, zwei Jahrzehnte mit dem Rennfahrertod gepokert.

Seine Statistik ist frappierend. Er bestritt 176 Grand Prix-Rennen, siegte in 14, war Weltmeister 1962 auf BRM und 1968 auf Lotus. 1963 bis 1965 schlich sich in seine Bilanz eine erstaunliche Symmetrie ein. Jeweils Zweiter in der Weltmeisterschaft hinter Clark, Surtees und wieder Clark, jeweils Siege in Monte Carlo und Watkins Glen, als ob er darauf abonniert gewesen wäre. Nachdem er auch 1968 und 1969 den roten Teppich zur Ehrentribüne Rainiers III. hinaufgestiegen war, inthronisierte ihn die Sportpresse als König von Monaco honoris causa. Seine Gattin Bette hielt ohnehin schon lange hof unter dem Rennvolk.

Erfolge bei so unterschiedlichen Rennen wie Indianapolis (1966 auf Lola) und Le Mans (1972 mit dem Matra 670) rundeten eine perfekte Karriere ab. Fangio, Moss, Brabham, Clark, Rindt und Fittipaldi setzten ihm die Maßstäbe in zwei Dekaden – oder er für sie.

Welche die für ihn wichtigsten Rennen gewesen seien, fragte man ihn in Silverstone. Er zögerte keinen Augenblick. Eines war der Große Preis von Deutschland 1962, eine epische Zweieinhalbstundenschlacht gegen Dan Gurney und John Surtees, Rock'n Roll auf dem Drahtseil bei Eifelregen und einer Sicht gleich Null. Im Training hatte der Porsche des holländischen Grafen de Beaufort in der Fuchsröhre eine nachlässig befestigte Kamera des Deutschen Fernsehens verloren. Hill folgte mit 220 km/h und konnte nicht ausweichen; von dem nagelneuen BRM blieb nur Schrott. Später traf er in groteskem Zorn wieder bei Start und Ziel ein, umwunden von Film wie Laokoon von den Schlangen, Fragmente der Kamera anklagend in den Händen.

Während er in sieben Jahren bei BRM (1960 bis 1966) von mechanischen Defekten weitgehend verschont blieb, liest sich die Geschichte seiner Dienstzeit bei Lotus (1958/1959 und 1967 bis 1970) wie eine Chronique scandaleuse. Schon bei seinem ersten Grand Prix 1958 in Monaco, scherte ein Hinterrad von seinem Lotus 12 ab, Beginn einer Serie von ähnlichen Anschlägen von Arbeitgeber Colin Chapman auf seinen loyalen Vasallen, der dies alles mit orientalischem Gleichmut ertrug. 1969 trat Hills Pokerpartie gegen den ungleichen Partner in ihr kritisches Stadium. Beim Großen Preis von Spanien in Barcelona knickte an seinem Lotus 49 B hinter einem Sprunghügel der Heckflügel ein, den Chapman dimensioniert hatte wie die Tragfläche von Grahams Piper Aztec. Der rotweißgoldene Wagen schmetterte in die Leitplanke; Hill ging aus dem Unfall hervor wie Phoenix aus der Asche und übersah den Warnschuß wie üblich. ▷

MP 3 a/74

koffeinhaltig

Versichern
Nicht verunsichern

Als größte private Krankenversicherung haben wir ein komplettes, übersichtliches Versicherungsprogramm geschaffen, das für jeden verständlich ist. Mit modernen 100%-Versicherungen. Damit von vornherein klar ist, womit Sie rechnen können. Klipp und klar sehen Sie jetzt, was es heißt und kostet, privat versichert zu sein.

Wir möchten, daß Sie versichert sind. Nicht verunsichert.

DKV
DEUTSCHE KRANKEN-VERSICHERUNG
HAUPTVERWALTUNG 5000 KÖLN 41 AACHENER STRASSE 300 · TELEFON: 57 81

Frankfurter Allgemeine
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Unser Engagement:
Kritische Distanz
nach allen Seiten.

Graham Hill

Was dann in Watkins Glen geschah, brauchte indessen nicht in das Vorstrafenregister des Lotus-Potentaten eingetragen zu werden, ausnahmsweise. Hill rutschte von der Strecke, stieg aus, schätzte den Schaden ab und setzte die Fahrt fort, ohne sich allein anschnallen zu können. Der rechte Hinterreifen hatte etwas abbekommen und sackte langsam in sich zusammen. Als Hill eine Rechtsbiegung anbremste, kam der Reifenplatzer bei 200 km/h.

Während eines der folgenden Loopings – die Kurve heißt ironischerweise The Loop – fiel der Fahrer heraus, blieb mit zertrümmerten Knien und abgetrennten Nervensträngen leblos liegen. Die Ärzte schauten sich vielsagend an, wenn er von seinem Comeback redete. Hill jedoch richtete sein Denken und Trachten wie ein Teleskop auf das eine Ziel: den Grand Prix von Südafrika fünf Monate später. Und in der Tat: Kyalami brachte ihm nach zahlreichen Übungsstunden auf einem Fahrrad einen Weltmeisterschaftspunkt auf Rob Walkers blauweißem Lotus.

Markenzeichen des Altmeisters: Schlägerkappe und krumme Beine.

Von da an fletschte der alte Tiger in ihm nur noch selten seine Zähne, immer aber fanden es seine Gegner schwierig, ihn von seinem Platz zu relegieren, wenn er sich in einer guten Position festgebissen hatte. 1973 begann er, seinen Rückzug von der Rennfront vorzubereiten und abzusichern. Dem Schritt zum Regisseur folgte der zum Konstrukteur des Embassy Hill Teams. Embassy heißt zu deutsch Botschaft. In Ausübung seiner Werbemission trägt Hill mit gut dotierter Geduld die Livree der Zigarettenfirma, weißes Hemd und rote Hose. Der Grand Prix von Brasilien 1975 war sein letztes Rennen: Bette und seine Kinder Brigitte, Samantha und Damon atmeten auf. Vor allen europäischen Grand Prix-Läufen dieser Saison meldete sich ein anonymer Anrufer bei Embassy Racing. „Startet Graham?" wollte er wissen. Die Antwort war immer die gleiche: „Nein, er konzentriert sich auf seine Aufgabe als Teamchef." „Dann fahre ich nicht hin", sagte der Mann. Ein pathologischer Fall vielleicht, aber auch stellvertretend für viele, denen der Rennsport nicht mehr ist, was er einmal war – ohne Graham Hill, den Einmaligen . . . *Hartmut Lehbrink*

14. INTERNATIONALER
caravan salon 75
ESSEN 27. SEPT.-5. OKT.

Mitmachen-Gewinnen-Erleben!
Letzter Termin: 20.10.75
Im Heeres-Preisausschreiben'75!

15 Fragen werden gestellt. Es geht um das Heer und seine Soldaten. Aber auch um Zeitgeschichte und Politik. Der Fragebogen gibt Ihnen gute Tips für die Lösung. Für die richtigen Antworten sind 700 wertvolle Preise ausgesetzt.
10 x 10 Tage USA · 10 x 7 Tage England · 10 x 3 Tage Paris sowie 140 interessante Besuchs-Trips zu Heeres-Einheiten. Und über 500 Buchpreise, LPs und Modellbausätze.

Achtung: Schulklassen (mind. 15 Teilnehmer) winkt ein Sonder-Preis: 3 Tage Bonn!

Preisausschreiben '75 ›Heer‹

Wer teilnimmt, erweitert sein Wissen über das Heer. Er kann mitreden, sich eine eigene Meinung bilden – und gewinnen!
Jetzt mit diesem Coupon Teilnehmer-Prospekt anfordern! **(Einsendeschluß des Coupons 20. 10. 75 – Poststempel)**

COUPON bitte in Blockschrift ausfüllen, auf ausreichend frankierte Postkarte kleben und senden an:
Streitkräfteamt, 53 Bonn-Duisdorf, Postfach 89

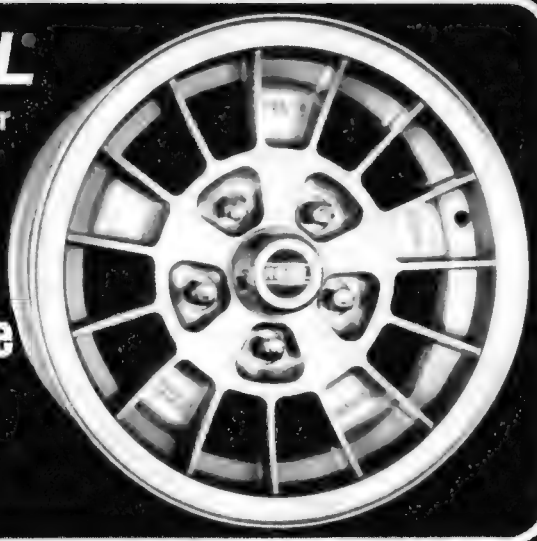
Werbeträger: 375/132170/31/05/1/4

☐ Senden Sie mir einen Vordruck des Heerespreisausschreibens '75.
☐ Wir möchten am Klassenwettbewerb mit.....Schülern teilnehmen.

Name: Vorname:
Geb. Dat.: Beruf:
Ort: Straße:
Schulbildung:
Abitur/Fachhochschulreife ☐, Oberstufe ☐, Realschulabschluß ☐, Hauptschule ☐

RONAL
Leichtmetallräder

das Besondere an Ihrem Auto



QUALITÄT - SICHERHEIT - DESIGN

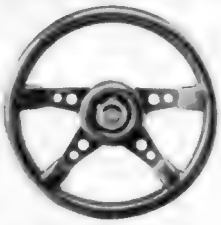
Das sind unsere Grundprinzipien bei der Konstruktion und Fertigung unserer Leichtmetallräder.

In unserem Lieferprogramm sind nahezu Räder für sämtliche Pkw-Typen enthalten.

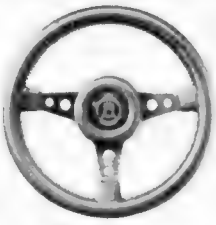
Information beim Hersteller oder Fachhandel.

Leichtmetallwerk Karl Wirth GmbH, 7521 Forst, Postfach 1180 Telefon (0 72 51) 88 11–13, Telex 7822 359

Wir stellen aus: IAA Halle 6, OG-Stand 6169



Typ Interspeed
Speichen mattschwarz eloxiert, handgenäht, echtes Leder, dauerelastisch gepolstert
empf. VP DM 225,–



Typ Victor
Speichen mattschwarz eloxiert, handgenäht, echtes Leder, dauerelastisch gepolstert
empf. VP DM 170,–

Typ Spezial
Speichen mattschwarz beschichtet, maschinell genäht, echtes Leder, dauerelastisch gepolstert
empf. VP DM 134,–

INTERSPEED
Das bessere Lenkrad

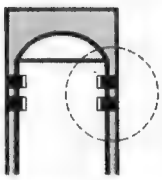
Interspeed GmbH
4803 Steinhagen
Postf. 1385, Tel. 0 52 04 - 22 24
Interspeed-Lederlenkräder sind für viele Fahrzeugtypen TÜV-zulässig, genaue Auskunft erhalten Sie bei Ihrem Zubehör-Händler oder direkt von uns.

LM
LIQUI MOLY

Formel für Wirtschaftlichkeit: „Verschleiß 0 minus 40%"

Geben Sie LIQUI MOLY oiladditiv mit MoS_2 vom ersten Kilometer an in Ihr Motoröl. So senken Sie den Verschleiß im Motor ab 0 Kilometer um über 40 %* – und damit Ihre Reparatur- und Ersatzteilkosten.
Denn unser MoS_2-oiladditiv reduziert die materialfressende Reibung und damit den hohen Verschleiß im Motor ganz entscheidend – also im teuersten und am härtesten beanspruchten Teil Ihres Autos.

* Dieser Wert ist wissenschaftlich nachgewiesen.



Hier werden durch hohe mechanische Kräfte (Seitendruck des Kolbens bis 6 bar), hohe Drücke (am Kolbenboden bis 35 bar), hohe Temperaturen (am Kolbenring bis über 250° C) extreme Anforderungen an den Schmierstoff gestellt.

Weitere Informationen senden wir Ihnen gerne zu – auch über den ADAC-Test „Ölzusätze". Schreiben Sie uns – wir halten auch Ihr Auto fit.
LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postfach 2829

Hundstage am Ring

Großer Preis von Deutschland: 50 Pfennig für ein Glas Wasser.

Grand Prix-Besucher Rolf Prange aus Iserlohn, am 3. August zum ersten Mal bei einem Formel 1-Rennen am Nürburgring, war entsetzt. „Das Trinkwasser wurde aus einer Quelle geholt, an der man sich auch wusch. Weiter unten schöpften andere Leute dieses Naß wiederum als Trinkwasser", machte er seinem Ärger über die Zustände an der angeblich schönsten Rennstrecke der Welt Luft.

Hätte Rennfan Prange den Grand Prix nicht vom relativ schwach frequentierten Streckenabschnitt Steilstrecke, sondern von den klassischen Besucher-Ballungszentren aus verfolgt, hätte er den wahren Wert des murmelnden Borns bald erkannt: Wie im nahe Start und Ziel gelegenen Straßendorf Nürburg geschehen, hätte er das köstliche Naß verkaufen können – zum stolzen Preis von 50 Pfennig pro Glas.

Geschäfte machte bei diesem Grand Prix, dem heißesten der letzten 20 Jahre, jeder, der etwas anzubieten hatte: der veranstaltende Automobilclub von Deutschland (AvD), der Zuschauerplätze in der Preislage zwischen 18 und 70 Mark verkaufte und darüber hinaus jeden freien Meter des kargen Eifelbodens für sechs Mark zum Parken und fünf Mark zum Zelten vermarktete; die zahlreichen Verkaufsstände, die neben 100 000 Flaschen Bier ebenso viele Dosen alkoholfreie Getränke und 35 000 Bratwürste an den Mann brachten; schließlich jene fliegenden Händler, die mit allem zur Stelle waren, was man beim Grand Prix-Besuch braucht oder auch nicht.

Auch der Veranstalter kam auf seine Kosten: 145 000 Zuschauer hätte er ge-

Mit Eintrittskarte: Vierbeiniger Rennbesucher beim kühlen Trunk.

Fotos: Kaiser, Thill

Ab sofort zu haben: Die neuen t.e.-Caravans-Serie 76.

Schon jetzt können Sie die 76er Modelle auf unseren Werksniederlassungen sehen und zum supergünstigen Winterpreis bestellen. Sie werden staunen: Alle sind noch schöner, noch komfortabler, noch praktischer – die neuen t.e.'s, t.e.-Luxus, Sprinter und Weltbummler. Die nächste t.e.-Werksniederlassung ist ganz in Ihrer Nähe. Schreiben Sie uns.
t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim, Kölner Straße 37
Tel. (0208) 485051

te CARAVANS

Fußfrisch für den ganzen Tag mit GEHWOL*

Stundenlang Gas geben, bremsen, kuppeln ... eine Strapaze für die Füße! Denn Fußbrennen und Fußschweiß sind die lästigen Folgen.
Erfrischen Sie deshalb Ihre Füße mit
GEHWOL - Balsam
GEHWOL - Flüssig
GEHWOL - Fußkrem
GEHWOL - Fußspray
In Drogerien, Apotheken und Fußpflegeinstituten

Luxus für Zweitausendeinhundert Mark!!

So viel Sonderausstattung enthält jeder Dethleffs-Wohnwagen von Haus aus! Errechnen Sie die Preisersparnis:
z.B. Camper Luxus 450 nur DM 7795.– (empf. Preis)
einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Holzschiebetür ● Geteilte Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ● el. Wasserversorgung ● und vieles mehr!
Das gilt für alle drei Baureihen. Farbkatalog kostenl. von
Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B

Jetzt neu: Winterkatalog 75/76 für Caravaner und Camper. Kostenlos.

Der druckfrische t.e.-Zubehörkatalog Winter 75/76 zeigt auf mehr als 30 Seiten Europas größtes Angebot für Caravan- und Camping-Spezialzubehör. Mit Preisen, die Sie kaum für möglich halten.
Schreiben Sie uns heute noch. Oder rufen Sie uns an. Der Katalog kommt sofort.
t.e.-Zubehörzentrale
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Telefon (0208) 485051

te CARAVANS

VOLVO PENTA

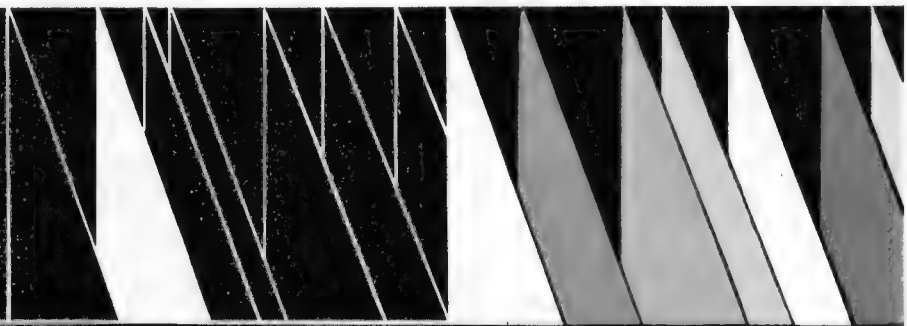
Sie fahren immer auf Nummer Sicher

Innenbordmotoren: 27 Typen von 7,5 bis 342 PS (Diesel u. Benzin)
Aquamatic: Innenbordmotoren mit Außenbordantrieb, 12 Typen (Diesel u. Benzin) von 10 bis 270 PS
Außenborder: 9 Typen von 3,9 bis 70 PS
Boote: 8 Typen passend zu dem Außenborder-Programm

Wir senden Ihnen gerne Informationsmaterial
Volvo-Penta Deutschland GmbH, Abt. AMS 75
2300 Kiel-Friedrichsort, Redderkoppel 5
Telefon: 04 31/3 90 96-9, Telex: 292 764

VOLVO PENTA

interboot



friedrichshafen bodensee
27.9.–5.10.75
das Neue sehen und probieren

braucht, um das Gesamt-Budget von 1,8 Millionen Mark wieder einzuspielen, rund 190 000 wurden dagegen abkassiert, etwa 40 000 mogelten sich unter Umgehung stationärer und ambulanter Geldeintreiber zur Strecke. 545 000 Mark warf der Veranstalter an die Formel 1-Teams in Form von Transportkosten, Prämien und Preisgeldern aus, 92 340 Mark für die Streckensicherung. Womit jeder der 22,8 Ring-Kilometer 4050 Mark teuer kam.

Vom Geldregen unberieselt blieben jene, die von Berufs wegen zum Dienst am Nächsten verpflichtet sind: die 400 eingesetzten Polizeibeamten beispielsweise oder das Personal der sieben rund um den Nürburgring verteilten Stationen des Roten Kreuzes. Für sie gab es, da viel Freund' zugegen waren, lediglich viel Ehr'.

Im Krankenhaus des nahegelegenen 15 000-Seelen-Städtchens Adenau freute man sich schon in der Woche vor dem Rennen. Allerdings war diese Freude weniger auf der Seite des diensthabenden Personals als vielmehr auf der jener bettlägerigen Rekonvaleszenten, die ihre Lagerstatt vorübergehend auf Verdacht räumen durften. Für Ersatz war schnell gesorgt: 27 Verletzte wies die Polizeistatistik aus, die das Schicksal größtenteils bei den 45 registrierten Verkehrsunfällen ereilte; mehr als 100 Hitzegeschädigten konnte mit einer ambulanten Behandlung geholfen werden.

GP Deutschland 1975: belagerte Getränkestände und Zeltplatz-Einfriedung aus leeren Flaschen. Nicht jeder Zuschauer stand die volle Renndistanz durch.

Übergriffe auf fremdes Gut sind bei Massenveranstaltungen immer an der Tagesordnung. 32mal langten am Nürburgring unbeherrschte Finger nach fremder Habe, und weil sie dabei mitunter gestört wurden, kam es auch gleich zu einigen der neun registrierten Gewalttaten. Zu ihren Opfern zählten auch Förster, die um den Fortbestand ihrer Gehölze fürchteten. In der Tat sind Nürburgring-Besucher bei der Brennholz-Suche nicht zimperlich. „Viele", so sinnierte einer der Forstschützer, „rücken hier mit Motorsägen und anderem Spezialgerät an. Von unseren Waldarbeitern unterscheidet sie lediglich noch die Tatsache, daß sie vor Ort keinen Schutzhelm tragen."

Die Bilanz der Polizei nach dem Rennen: zwei eingezogene Führerscheine, 107 gebührenpflichtige Verwarnungen, zwei Alkoholtests und vier vorläufig festgesetzte Zaungäste. *Karl Mauer*

Das einzig Wahre: Über dem Durchschnitt leben. Warsteiner

Der Warsteiner Freundschaftskrug.
Kristallglas. Mundgeblasen. Handgeschliffen. Mit echtem Zinndeckel. Zum Freundschaftspreis von DM 31,–. Per Nachnahme zuzügl. Nachnahmespesen der Post.

Für Namensgravur:
Wenn Sie wünschen, gravieren wir auch Ihren Namen oder den Ihrer Freunde in den Zinndeckel. 10 Buchstaben für 5,–. Jeder zusätzliche Buchstabe kostet 1,–. (Maximal 20 Buchstaben.)
Gewünschte Gravierung: (bitte ausfüllen)

EINE KÖNIGIN UNTER DEN BIEREN

Warsteiner Brauerei Gebr. Cramer KG · 4788 Warstein Telefon 0 29 02/6 11

Suche Mot. Fiat 132/1800 od. 124 C/1800. W. Steiner, 8154 Piesenkam, Sachsenkamer Str. 2. 68 089

Dino Fiat 2400, Bj. 5.73, 45 000 km, sehr guter Zustand, NP 29 500.– für DM 15 000.–. Sieger, 51 Aachen, Benediktiner Str. 29. 67 958

Fiat 127/3tg.
Bestzustand, 74, 26 000 km, Radio, heizb. Heckscheibe, Lederlenkrad, Gurte, Halogen, Verb.-Glas, Abarth, DM 5400.–. Tel. 07 11/2 14 22 41. 68 461

Suche gut erhalt. Fiat Dino Coupé geg. bar u. Inzahlgn. eines 124 Sport-Coupés, 43 000 km, EZ 4.73, Angeb. erbeten unter Chiffre A 19/67 959

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 68 173 H

AUTOHAUS
M. MINEIF
Der erste, der mit FIAT siegte.
Spezial-**Fahrwerk** für alle **FIAT**-Modelle für Straße, Sport + Racing **DM 796,80** kompl.
3051 Bordenau, Tel. 0 50 32/40 51-52

Suche f. Fiat 124 Sport Spider Sperrdifferential od. Norm. Div. gebraucht Übs, IO/41. Kostenangebot unter Chiffre A 19/68 174

Suche f. Fiat Dino, Bj. 68, einen gut erhaltenen Motor. T. 0 61 81/1 25 82. 68 175

Ford

GÖTTMANN Tuning
Neue Anschrift ab 1. 10. 1975
6201 Nordenstadt, Gutenbergstr 10
Telefon 0 61 22/29 29

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT+XL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Verk. 1300 Escort-Motor, 54 PS, gel. 5000 km, u. Getriebe 3000 km gel., f. DM 1200.– **Suche** gleichz. Lotus Europa f. ca. DM 5000.–. H.-J. Hoffmann, 565 Solingen, Raabestr. 4. 67 966

Capri 26 RS, Kotflgv., viele Extras, 8.71, neuer Mot., 150 PS, VB 9800.–, Finanz. mögl. T. 0 21 04/4 19 47, abds. 68 090

Escort RS 2000 Gr. 1, Bj. 6.73, neuer Motor, T-Kit II Renngetr., 2 Satz Alu mit Slicks, VB 15 000.–. Tel. 0 70 45/5 45. 68 620

Mustang II Ghia, Bj. 74, 28 000 km, V6, 2800 ccm, DM 13 200.–. Tel. 0 61 21/70 17 05. 68 621

MUSTANG Gebrauchtteile 16-19 Uhr, Tel. 06193/84409. 68 568 H

OSI-Ersatzteile billig abzugeben. Tel. 0 93 67/27 90. 68 622

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 68 583 H

Escort Sport 1300, Motor 20 000 km, 96 PS, Bügel, Bilstein-Fahrw., 1a, tiefer, Schalensitz, 6 J ATS 185 HR 70–13, viele Extras, VB 8000.– DM. Zuschr. unt. Chiffre A 19/68 349

Escort 1,3 Sport, Bj. 10.73, 37 000 km, Koni, 7"–185/70-Reifen, alles TÜV, Tel. 0 75 66/8 35. 68 350

Capri RS 2600, EZ 12.70, 63 000 km, rot/schwarz, neuer Motor 5000 km, wegen läng. Reise f. 6700.– DM abzugeben. Tel. Mo.-Fr. von 8–17 Uhr: 0 72 23/28 42 85 (Meier). 68 351

Gebrauchte Ford-Turino-Teile zu verkaufen. Tel. 02 21/23 02 08. 68 093 H

OSI 2.3 Turbo, 180 PS Bj. 68, Farbe: silber-met., TÜV 9.76, 120 000 km, techn. u. opt. i. O., DM 3900.–. Tel. 07 11/24 56 61. 68 352

Unfall-Mustang Cab., Bj. 65, VB DM 800.–. Tel. 12.30-13 Uhr: 06 21/85 51 34. 68 353

Kells schönster Capri 2,6 RS, schwarzgelb, Bestzust., 235/60 9 J BBS, Kotfl.-Verbr., Frontsp., alles TÜV-eingetr., VB DM 8900.–. Tel. b. 16 Uhr: 04 31/30 14 24 57. 68 354

Capri RS 2,6 E, generalüberholt, 9" BBS, alle Extras, blau-weiß, keine Renn., alles TÜV-eingetr., ca. DM 9000.–. Tel. 02 91/41 47. 68 462

FORD Capri-Rennteile billig abzugeben. Short-Motorblock Weslake, Weslake-Ansaugkrümmer, Einspritzp., gr. Alu-Wasserk. 110 Ltr. Alu-Tank, U.-Rollk., Kunststoffhauben u. Türen, Schalens., Sperre neu, Ausp.-Krümmer u. Flammenrohre, 2-Scheibenkpplg., Ventile usw. K. Ruhrmann, Camberg, T. 0 64 34/60 95 ab 19 Uhr: 0 64 34/71 43. 68 463

Für Ford Capri: 4 Cosmic-Felgen mit R. 185 HR 70, VB 400.–. 07 11/47 53 65. 68 464

Ford 26 M Coupé, Automatik, silbermet., Lederd., el. SSD, 119 000 km, TÜV 8.77, 8fach bereift, Stereo-Cassett.-Rad., Stand-Heiz., autom. Getr. neu, tech. u. opt. abs. neuwert. Zustand, VB DM 4200.–. Tel. 07 11/47 53 65. 68 485

Mustang Fastb., Mod. 67, 6-Zyl., TÜV 77, DM 3700.–. Tel. 04 31/39 36 36. 68 486

Ford OSI, TÜV 4.76, Bj. 67, Radio, VB 3500.– DM. Tel. 0 24 04/54 40. 68 091

Su. Capri 2.0, V6, 85 PS, m. gut. Masch. bis DM 3000.–; Tausch gegen Fiat 128 SL 1,3 Beding. Angebote schriftlich unt. Chiffre A 19/68 092

Su. f. Escort 8" BBS-Felg. i. R. Ulm/Stgt. Tel. 0 73 44/85 10 v. 17-19 Uhr. 68 248

Verk. Esc. 2000 RS, 28 000 km, Bj. 12.73, VB DM 9000.–. Gerber, 752 Bruchsal, Bergstr. 119. 68 249

● Alle Ford kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 68 582 H

Capri II 3,0, i. Renn-Look, Rennfahrw. auf 9" 235/60, Bj. 75, alles TÜV-eingetr., alle sinnvollen Extras vorh., Preis VB, Pkw wird in Zahlung gen. Tel. 0 23 68/6 03 49. 68 250

Capri RS 2,6 J, Bj. 3.75, 70 000 km, weiß-blau, 185/70-13, Sportlenkrad, Front- u. Heckspoiler, Stereo-Cass.-Recorder, Radio Frankf., Differentialsperre, 316° Nockenwelle, autom. Ant., Nackenstütz., Nachdieselungsanlag., VB 11 000.– T. n. 18 U. 02 03/2 84 22. 68 179

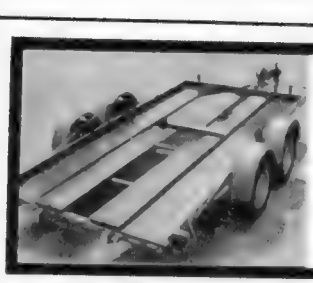
Gelegenheitskauf! Ford Capri RS 2,6 i Bj. 71, ATM 18 000 km, Kotflügelverbr., (Diermeier-Tuning 200 PS), 9" Felg., TÜV 8.77, VHB 12 500.–. T. 08807/1722. 68 177

Ford Cougar 1968, 2türig. Coupé, 4885 ccm, Servo-Lenkung u. Bremsen, TÜV 7.77, blau, kein Rost, gepfl. Zustand, VHB DM 7000.–. Chiffre A 19/68 315

Ford Capri 2,3 XL, EZ 4.71, 57 000 km, rot Kunstlederdach, Rad.-Cass.-Ster., LM-Felgen, Frontspoiler, Auspuffanl. original. RS, all. TÜV-abgen. u. -eingetr., VB 6950.–. T. 06 21/79 26 22. 68 178

Rarität! Einmalige Gelegenheit für Kenner. **„LMX" Hes Ford** zu verk. 20 000 km gel., Motor 2300 ccm, V6, Bj. 72, elektr. Antenne, elektr., Fenster, blau-met, 1a Zust., NP 31 000.– DM, VB DM 20 000.–. Kein Tausch, nur gegen bar. Tel. 0 03 52/33 84 26. 68 663

Capri RS 2,8 L, ca. 200 PS, TÜV 2 J., ATM 20 000 km, Stereo, LM-Felg., EZ 1971, opt. + techn. 1a, VB 8000.– od. Tausch geg. Merc. SL mit Wertausgleich. Tel. 0 61 71/7 32 91. 68 176



AUTOTRANSPORTER
z. B. 2000 kg DM 3290,– inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.
MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Ford Mustang Mach I, Bj. 72, 4,9 l, 66 000 km, Automatik, VB DM 7500.–. Tel. 0 71 56/3 43 71. 68 251

Neue Escort-Motoren mit u. ohne Zubehör und überh. Motoren 1100 ccm, 1300 ccm, 1300 GT, 1600 ccm, 1600 GT. Auch neuer R 1600 OHC und RS 2000, Preise variieren von DM 950.– bis 2500.–, 6 Monate Garantie. S. Neville, 405 Mönchengladbach, Waldhausener Str. 122. 67 961 H

Stingray 454, Bj. 72, Autom., Leder, el. Fenster, wie neu, für nur 15 500.– DM zu verk. T. 0 75 71/48 21. 68 669

Ford Mustang Cabriolet, Automatik, 71, V8, 148 PS, Airconditioning, alle Servos, Stereo-Radio, 1. Hand, unfallfrei, inkl. Zoll + MwSt.. DM 7900.–. Tel. 0 63 01/98 35. 67 960

Escort RS, Bauj. 74, heftgeprüft, DM 8000.–. Tel. 0 62 27 / 94 78. 68 096

Ford Thunderbird, Bj. 57, mit Hardtop, TÜV Mitte 76, 85 000 km, Bestzust., geg. Höchstgebot. Zuschriften unter Chiffre A 19/68 416

Verk. Ford Capri RS Turbo May, 207 PS, Spitze üb. 220, Werksverbr., Heck- u. Frontsp., 10" BBS-Felg., Mot. 12000, Getr. neu, Karos. 40 000, Umbau 75, mit viel. Extras, TÜV 77, VHB 16 500.–. Tel. 0 92 27/56 18. 67 962

Suche 4 BBS 9" x 13" m. o. oh. Bereifg. (235/60 VR 13). Chiffre A 19/67 963

Escort Sport, Kaufvertrag 12% u. NP abzugeben. Tel. 0 94 02/2 44. 67 964

Ford Capri 2,6 GT, 125 PS, Bj. 3.73, 68 000 km, Rennlook, Kotflügelverbr., 9 x 14 BBS-Felgen, m. 235/60/13, Schalens., RS-Auspuffanl. usw., Rad., 2farb. blau-weiß, z. verk. v. Priv. f. DM 12 000.–, NP 23 000.–, evtl. Inzahlgn. o. Tausch. Gerd Bührke, 31 Celle, Amelungstr. 38. 67 965

Mustang Grandé, 71, alle Extras, neu bereift, TÜV 6.77, techn. + opt. einwandfr., VB 9500.–. T. 02 21/76 77 32. 68 094

Turbo-Lader für Capri 2,3–2,6, kpl. mit Auspuff, Benz.-Pumpe usw., VB DM 2100.–. Tel. 0 40 / 6 47 52 26. 68 095

Geländewagen

An- und Verkauf
von neuen und gebrauchten
Allrad-Fahrzeugen
SEPP HEIMERL
Landmaschinen + Kraftfahrzeuge
76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81 / 7 60 88 u. 89

Unimog S, Koffer, einm. Zustand. Näheres a. Anfr. T. 0 64 73 / 15 53 n. 7 h. 68 467

Geländewag. Hanomag AL 28, techn. gut, sehr preiswert zu verkaufen. Tel. 0 61 52 / 56 97. 67 967

Landrover - Rangerover - Werksvertretung
Spezial-Werkstätte. Großes Ersatzteillager, täglich Versand. Anbau von Schneepflügen an alle Allradfahrzeuge sowie sonstige Zusatzgeräte, Motorschlitten und Schneefräsen. Ankauf - Verkauf - Tausch aller Allradfahrzeuge. Ca. 20 Fahrzeuge z. Auswahl.
TONI WAGNER vormals Sepp Heimerl
7891 Bannholz-Waldshut a. d. B 500
Tel. 0 77 55 / 3 63 u. 4 04

Glas

ORIG. - ERSATZTEILE
Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

BMW-Glas V8 3.0 i-Coupé, Bauj. 9.68, 30 000 km, neu restauriert, n. Kotfl., n. Türen, n. Türschweller 1 mm Blech, n. Ausp.-Anl., n. Antriebswellen, n. Transistorzündg., n. Bereifung usw., silber-metallic, Festpr. 14 300.– DM. Tel. 0 25 04 / 37 28. 68 355

Glas 1304 TS, 100 PS, Mo. 50 000 km, lange Hi.-Achse, viele Extras, TÜV-abgen. u. etliche Ersatzteile, zu verk. M. Teige, 3180 Wolfsburg, Rothenfelderstr. 4, Tel. 0 53 61 / 1 63 99. 68 097

Glas 1304 TS + 1304, ohne TÜV, mit vielen Ersatzteilen, günstig abzugeben. Tel. 0 67 21 / 1 42 57. 67 968

1300 GT, Bj. 67, 100 PS, kpl. u. alle GT-Teile: Achsen, Motoren, Getriebe, Haub., Tür. etc. 0 52 31/2 29 02–4 84 95. 67 969

Go-Kart

Verkaufe: 1 Rennkart Taifun, Bj. 75, mit schnellem neuw. 5-Kanal-Komet K 88, 100 ccm-Motor, VB DM 2500.–. H. Kiechle, 7 Ulm, Baurengasse 10. Tel. 07 31 / 2 27 19. 68 098

Renn-Go-Kart, mehrere int. Rennen, 1x 2. Platz, sehr guter Zustand, umständehalber zu verk., ca. DM 1500.–. Zuschriften unter Chiffre A 19/68 180

Honda

HONDA AUTO
Hannover
Wunstorfer Str. 97
telefon 4588265

Verk. Honda S 800, TÜV 2 Jahre, neu, lackiert m. U-Schutz, 1. Motor 40 000 km. Tel. 0 71 62 / 84 95. 67 970

Suche Honda Formel „Z" oder Rahmen. Tel. 0 61 03 / 2 37 58. 67 971

Indra

INDRA Cabrio, EZ 2.73, 39 000 km, z. DAT-Schätzpreis, evtl. Pkw in Zahlg. Tel. 07 11 / 56 07 03 - 37 76 37. 68 470

Indra dringend v. Barzahler gesucht. Tel. 0 22 35 / 7 18 00. 68 253

Iso

ISO LELE, Modell 72, Extras, 13 500.– DM. Tel. 0 61 43 / 2 35 36. 68 468

ISO-Motor 5,4/327 PS, m. Getr., km-Nachw., DM 2700.–. T. 02 01/31 41 20. 68 469

Jaguar

JAGUAR XJ Limousine und Coupé lieferbar.
vom größten deutschen Händler.
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
68 559 H

NEU!
Endlich ist er da. Der neue Autozubehör-Katalog '75. Umfangreicher denn je. Ein Riesenangebot erwartet Sie. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,- Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet).
DEWE Kfz.-Teile GmbH.
46 Dortmund 16, Evinger Straße 232

Überleben Sie! Mit dem SL-Überrollbügel
Für viele Fahrzeugtypen. NN-Versand, TÜV-Eintr. in Einzelabn. FIA-Zertifikat = internat. Zulassung. Außergew. Qualität, günstig. Preis: Bügel 198,—DM / 275,— DM, Käfig 499,— DM inkl. Polster.
Sportfahrer-Zentrale, 5 Köln 1, Weyerstr. 33, ☎ 02 21 / 23 17 12
Franz Zeitler, 8 München 25, Zillertalstr. 25, ☎ 0 89 / 7 60 54 00
Katalog: 4,— DM (kl. Briefmarken). Händleranfragen erwünscht.

Jaguar

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

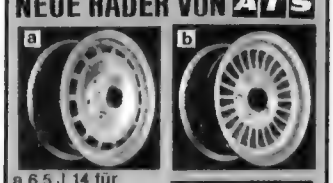
Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

Jaguar E V12 Cabrio, 11.74, alle Extr., 16 000 km, neuwertig, DM 22 800.—, v. Privat. Tel. 0 30 / 4 11 87 62. 68 356

Jaguar MK II Daimler, Bestzust., engl. Zul., DM 3800.—. Tel. 0 21 61 / 5 29 43. 68 359

Wir lösen Ihr TRANSPORTPROBLEM

durch Abschleppwagen, Autotransporter und Hänger
Serientypen und Sonderanf.
Auch Gebrauchtwagenumbau
H. TECHAU GMBH · 28 Bremen 1
Bayernstr. 5 Tel. 0421/38 40 14
Auch Bootstrailer und PKW-Anhänger aus Alu.

NEUE RÄDER VON ATS

a 6.5 J 14 für Mercedes
b 7 J 14 für BMW 518, 520 und alle 6-Zylinder u. Commodore A + B
c 6 J 13 für VW Golf, Scirocco
Bei Anfragen Wagentyp angeben! Sehr preiswert durch
FRITZ IHLE
Reifenhandel KG
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 55 00

Jaguar E V12, Cpé., Bj. 6.74, 6000 km, rot, 26 000.— inkl. Tel. 05 11/63 13 38. 68 667 H

JAGUAR XJ 6 4,2, Autom., braun, Bj. 7.74 el. Fenster, neu überholt. Motor, VB 19 500.— DM. Tel. 0 23 65 / 8 21 63. 68 100

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

JAGUAR E, evtl. auch beschädigt, preiswert gesucht. Tel. Mo.—Fr. 9 bis 14 Uhr: 0 26 37 / 6 16 76. 68 357

RARITÄT: 420, Bj. 68, in hervorragd. Zust., bordeaux-met., sandfarb. Lederausst., Direktionsfahrzeug, lfd. gewartet, Preis DM 7500.—. Standort: Antwerpen/Belgien, Tel. 00 32 31 / 57 12 59 oder nach 19 Uhr: 87 71 28. 68 358

Jaguar E Cabrio, 1a, 65/77, 8000.— DM. Tel. 02 21 / 48 76 43. 68 360

RAUM KÖLN — JAGUAR
Alle Modelle lieferbar. E-Teile — Service
Kirschbaum Automobil-Handelsges.
Klaus Wegen & Co. KG.
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

Sämtl. Jaguar E, Teile gebraucht, evtl. kompl. Tel. 02 21 / 48 76 43. 68 361

Jaguar XJ 6, 2,8 l, 100 000 km, AT-Motor, 30 000 km, erstkl. Zust., Bj. 71, Radio-Cass.-Rec., unfallfrei, 9500.— DM. Tel. 0 78 07 / 8 52. 68 471

XJ 6- + XJ 12-Vertrag, alle Extras, Liefertermin Dez., 15% Nachlaß. Tel. 02 02 / 72 14 20. 68 472

Sie finden selten einen so schönen, gepflegten + originalen **XK 140 Cp.,** Leder + Holz, Festpreis 18 500.— DM. Tel. 07 21 / 75 71 14 nur von 18—19 h. 68 473

3,8 S-Mot., einbauf. Getr. m. Overdr., ca. 60 000 km, 1000.—. 0 22 34/5 96 86. 68 476

Jaguar MK 10, Bj. 66, verkauft günst. Tel. 02 50 33 / 16 29. 68 252

Jaguar S 3,4, Bj. 67, ATM 3,8 l, Servolenkung, neues Auspuffsystem, Kupplung, Bereifung, englische Zulassung, VB 5500.— DM. Tel. 0 89 / 67 45 35. 68 099

JAGUAR-REIFEN
XJ 6 DUNLOP ER 70/VR 15 190,—
XJ 12 DUNLOP 205/70 VR 15 198,—
Telefon 0 27 22 / 74 62

Jaguar XJ 12, Bauj. 73, TÜV 4.77, d.-braun, 27 000 km, neu bereift, alle Extras, erstkl. Zustand, Verkauf weg. Neuanschaffung, DM 22 000.— inkl. Tel. 0 22 55 / 82 00. 67 976

Unfallw. gesucht. Tel. 0 62 06 / 64 26 / 7 12 70 ab 17 Uhr. 67 977

Jaguar E Coupé, Bauj. 71, 51 000 km, Extras. Tel. 0 61 62 / 53 29. 67 978

2 Jaguar-Motoren, 3,8 u. 4,2 Liter, gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 0 72 52 / 34 34 von 19—20 Uhr. 68 061

Jaguar MK 10 Autom., Bj. 63, 238 PS, TÜV 77, mit Ersatzt. an Liebh. zu verkauf., Pr. VB. T. 0 72 52/34 34, 19-20 h. 68 062

Zum Ausschlachten: E-Type, Bauj. 64, Cabrio, Mot. def., Speichenräd. etc., VB 2700.— inkl. Überführungsmöglichkeit. Tel. ab 18 Uhr 0 40 / 5 40 72 86. 67 979

XJ 6 L 3,4 nur DM 28 900,-; XJ12 DM 39 990,- günst. Fin: FINK MA 06 21 / 40 80 85

Jaguar MK 10 Saloon verkauft günstig Tel. 0 24 55 / 5 64. 67 973

MK 2, TÜV 9.77, generalüberholt, d.-blau, innen helles Leder, Speichenräder, Extras, guter Zustand, VB DM 6300.—. Tel. 02 21 / 48 69 34. 67 974

Unfall-Jaguar XJ 6, Zul. 10.73, 46 000 km. Tel. 0 53 21 / 2 13 35 oder 8 17 99. 67 975

Jaguar XJ 6, 4,2 l, Bj. 1972, 30 000 km, nicht unt. DM 18 000.—, Bestzust., als Zweitw. gelauf. W. Ehreke, Minden, Georgstr. 3, Tel. 05 71 / 3 13 70. 68 103

Jaguar E-Type, blutorange, 65, gel. 40 000, Top-Zust., TÜV 7.77, neu bereift, DM 12 500.—; Inz. mögl. auch ev. Unfallw. T. 02 02/30 21 43 od. 43 41 38. 67 972

Jaguar E V12, gold-met., 14 000 km, TÜV neu, techn. Spitze, opt. spitzer, DM 22 000.—, nehme evtl. XJ 6 bis DM 10 000.— in Zahlg. Tel. 0 64 38 / 61 18. 68 101

Jaguar MK II 2,4, Bj. 67, 90 000 km, Rechtsl., TÜV 7.77, 130 PS, Overdrive, VB DM 10 000.—. Tel. 07 61 / 7 05 25. 68 102

Jeep

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 0511 / 42 10 21-25

ORIGINAL AMERICAN JEEP CJ 5 (75)

fabrikneu, 6 od. 8 Zyl., Überrollbügel, abnehmbares Verdeck, Allradantrieb, Pr. DM 22 000.—. R. P. Eiserfey, 5 Köln 51, Thomas-Mann-Str. 10, Tel. 02 21 / 37 35 57. 68 623 H

Willys Knight, EZ 43, gg. Höchstg. zu vk. Broecker, 583 Schwelm, Uhlenw. 12. 68 362

M 151, DM 6800.—. Tel. 06 11/44 51 39. 68 105

Jensen

Alleinimporteur: GHS-MOTORS Hamburg 20 Lokstedter Weg 11, T. 47 65 96, Telex: 02-13 738

Jensen Interceptor III, Bj. 72, 30 000 km, in erstklassig. Zust., Eintausch, Finanzierung. Tel. 02 41 / 2 22 84. 68 104 H

Kart's

SUCHE 100er und 125er Renn-Kart im Tausch geg. NSU 1300 TT, VB 3500.— DM. Zuschr. unter Chiffre A 19/68 477

Suche gebr. Kartfahrgestell, auch rep.-bedürftig, für Übungszwecke. E. Rast, 282 HB 70, Furtstr. 9. 68 363

Achtung Liebhaberstück: Kart 125 ccm, Schaltgetr., Ganzverkl., zum Sonderpreis zu verk. Tel. 0 28 43 / 33 55. 68 364

Verkaufe: 100er Rennkart mit allem Zub., VB 1650.—. Tel. 06 11 / 76 64 74. 68 257

Lamborghini

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89/66 38 18

Lamborghini Miura von Privat zu verkaufen, Stereo-Anlage, VB 17 500.—, TÜV 76. Tel. 0 21 61 / 3 82 04. 68 106

MIURA S, Bj. 72/73, 15 000 km, d.-braun-met., 2 J. TÜV, unf.-fr., VB 35 000.—. Tel. 07 11/76 15 12. 68 478

400 GT, rot, TÜV + Bereif. neu, alle Extras, Top-Zust, 14 500.— DM (evtl. Inzahlungn.) Opel GT etc., auch X 1/9 usw. Tel. 0 70 33 / 92 98. 68 365

Testfall
Es gibt keine Richtlinien darüber, wer den besten Lamborghini-Service macht — aber deutliche Hinweise.

Automobilvertriebs GmbH
4 Düsseldorf, Corneliusstr. 93
Telefon 02 11 / 34 34 34

Miura SV, Ende 72, 37 000 km, garagengepflegt, 2.Wagen, techn. u. opt. wie neu, metallic, echt Led., 45 000.— DM. Tel. 02 21 / 24 84 40. 68 584

Jarama, Bj. 8.72, unfallfr., 40 000 km, blau-met., beige Lederausstattg., Klimaanl., Stereo-Kassetten-Radio, Antenne, Targa-Version (einzig. Exempl. in Deutschland). Tel. 02 01 / 77 97 88. 68 182

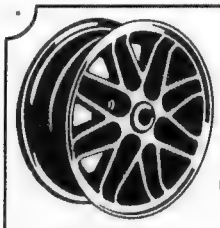
IAA Frankfurt
Wir stellen aus: Sonderpavillon, Freigelände F 1 A (Halle 20)
Das gesamte Programm, sowie Karosseriestudie

Preissensation Lamborghini Urraco 2,5 Liter, DM 39 900,—
Deutsche lamborghini Vertriebsges.m.b.H. Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89/59 75 09 Zentralersatzteillager:
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89/2 80 09 75 München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

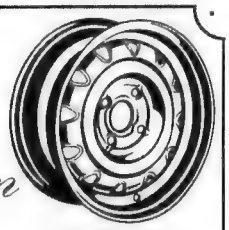
Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80



Die Exclusiven



COSMIC BORRANI

ASZ GmbH 8 München 80, Postfach 800120
Telefon 089/477908/476961/472696
ASZ K.H. Schmidt KG, 58 Hagen, Postfach 244
Telefon 02331/21181

Für Lamborghini Miura Spezialfelgen 9–12 Zoll. Tel. 0 89 / 28 84 71 oder unter Chiffre A 19/68 563

Miura SV, Bj. 72, 7900 km, unfallfrei, zu verk. Tel. 09 51 / 3 31 11. 68 181

Lancia

Lancia 1300 Sportcoupé, 90 PS, Bauj. 71, TÜV 7.77, 48 000 km, weiß, 6000.– DM. Stoldt, 6751 Niederkirchen, Sonnenstr. 1, Tel. 0 63 63 / 2 62. 68 183

Suche Beta Coupé, 1,6 oder 1,8, Unfallwagen. Tel. 07 81 / 7 53 45. 68 107

1 Motor 1207 ccm, 80 PS/6000, ca. 10 000 km, 1 Getr. m. kpl. Antrieb, ca. 12 000 km, verkauft W. Zimmermann, 5378 Blankenheimerdorf, Nr. 33. 68 108

LANCIA 2000 Einspr., Mai 1974, 1. Hand, weiß, sehr gepfl., 11 000.– DM Finanzierung und Inzahlungnahme. **Deutsche Fiat AG Hamburg,** Telefon 0 40 / 6 90 22 42.
68 254 H

Lloyd

ORIG. - ERSATZTEILE

Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Lombardi

1 von 1000, Bj. 71, 72 PS, gepflegter Zust., Teppichb., Halbschalensitz, Lederlenkr., Radio, DM 6950.–, Terminvereinb. S. Thomas, 6751 Neuhemsb. 68 184

Lotus

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

TC, 9.73, 1. Hd., 30 000 km, 10 800.– DM. T. Mo.–Fr. tagsü. 0 23 34/5 10 95. 68 109

LOTUS SUPER 7, S 3, Bj. 69, TÜV-fr. 1750 ccm, 142 PS, ZF-Sperre, Mot., Getr., Sperre neu, echte Lederausstattung, auch Dach- u. Spritzdecke, absoluter Bestzust. fahrbereit, gegen Gebot zu verkaufen. Telefon 02 11 / 50 13 20 abends 0 21 05 / 7 29 08. 68 110

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Europa S, 1973, TÜV 77, 33 000 km, schwarz, Colorglas, el. Fenst. Koni-Fahrw., Preis VB. Tel 0 23 51/5 27 36. 67 980

Lotus Seven S 4, Bj. 71, 24 000 MI., engl Nr., für 7800.– abzugeben oder Tausch gg. MK II. T. 0 30 / 8 01 64 98. 67 981

Lotus Super Seven S 3, Bj. 69, Alu-Kaross., wie neu. Tel. 0 50 31 / 30 20. 68 255

Lotus Europa S 2, 17 750 km, alle Extras, LM-Felg. Winterreifen, Stereo-Anlage, VB 11 000.– DM. Tel. 0 21 28/ 30 72 von 19–20 Uhr. 68 479

Lotus Europa (Zweitw.), Renault-Mot., Bj. 70, Achsschenkeldef., Ersatzt. vorhand., DM 4800.– VB. T. 0 77 42/77 62. 68 256

Verkaufen. Suchen. Tauschen – schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen hier mit einer privaten Kleinanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele für private Gelegenheitsanzeigen:

1 Zeile	= 3 mm DM 18,90	5 Zeilen	= 12 mm DM 75,60
2 Zeilen	= 5 mm DM 31,50	6 Zeilen	= 15 mm DM 94,50
3 Zeilen	= 7 mm DM 44,10	7 Zeilen	= 17 mm DM 107,10
4 Zeilen	= 10 mm DM 63,––	8 Zeilen	= 20 mm DM 126,––

auto motor sport Anzeigen-Bestellschein für eine Privatanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen (Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen)
Motor-Presse Stuttgart, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042, Tel.: 0711/21 42–2 58

Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

insgesamt _____ mal unverändert erscheinen.

Kosten: DM 6,30 inkl. MWSt für 1 mm Höhe bei 43 mm Breite (1 Druckzeile = 3 mm Höhe). Bei Chiffre Anzeigen erhöht sich der Preis um DM 5.– inkl. Porto und MWSt

Anzeigentext:

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen

Name/Vorname

PLZ **Ort**

Straße/Nr.

Rechtsverb. Unterschrift

Datum

ams 19

STE Synchron Tester — Synchrometer

für alle Mehrvergaseranlagen

- Höchste Anzeigegenauigkeit
- Wartungsfreie u. robuste Ausführung

Schleyer Test Equipment, 87 Würzburg 2, Postf. 440

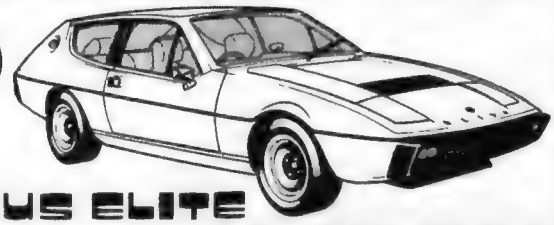
TORNAX Schlagschrauber

Vertretung und Auslieferungslager für die BRD:

W. Schleyer, 87 Würzburg, Postf. 440

Lotus

M 530 LX, Notverk. (Bundesw.), Bj. 71, TÜV 77, 94 000 km, Getr., Kuppl., Brs. neu, VB 4300.—. Tel. 0 40 / 6 70 01 89. 68 503



LOTUS ELITE

Sportlich und bequem für Vier

LOTUS GERMANY
8 München 70, Tel. 0 89/7 60 36 00
Albert-Roßhaupter-Str. 104

IAA, Halle 5 a, Stand Nr. 5506 — Wir suchen Händler

Maserati

Maserati Indy 71, 33 000 km, alle Extras, Top-Zustand, nur als 3. Wag. gefahren, nehme Porsche Carrera in Zahlung, sportliches Zubehör angenehm. Tel. 0 83 95/13 38. 68 500

MERAK 75, Klimaanl., Color, Velourspolst., 5-Gg., 8-Track-Ster., 14 000 km, DM 28 000.—, evtl. Inzahlungnahme. Tel. 0 28 42/4 11 45. 68 501

Indy, 71, 67 000 km, 1a, alle Extras, DM 16 000.—. T. 0 22 05/62 97 ab 18 U. 68 624

Maserati Mistral, Bj. 66, 3,8 l, AT-Motor 8000 km, wegen Unfall als Ersatzteilwagen zu verkaufen, Preis VS. Tel. 05 11/86 35 90 od. 87 28 36. 68 367

Matra

Matra-Bagheera, Bj. 74, 16 000 km, gelb, neuw., DM 10 500.—. T. 0 21 22/2 78 69 oder 5 34 15. 68 502

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge

ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos

und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name

( )

Ort

Straße A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Suche Unfallwagen, auch Totalschaden. Tel. 0 60 81/91 01. 68 111

Bagheera, 16 000 km, sehr gepfl., DM 11 000.—. Tel. 0 64 36/16 53 ab 19 Uhr. 68 368

Bagheera, Bj. 74, 1. Hd., erstklassiger Zust., nur 10 000 km, gelb, NP 17 800.— zu verk. f. 11 800.—, Anz. DM 1800.—, Rest 36 Mon. à 324.—. E. A. Mattusch, 675 Kaiserslautern, Tel. 06 31/6 10 30. 68 504

Su. gut erhalt. Matra 530 LX. Guthoff, 61 Darmstadt, Nd.-Ramstädterstr. 42. 68 258

Mercedes

BMR-Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm

Prospekte durch F. M. Reinhardt
7 Stuttgart 1, Verdistr. 59
Tel. (07 11) 69 35 64

Liebhaber! Verkaufe 220 SE Coupé, Bj. 60, (lt. Serie m. Rundscheinwerfern), TÜV Ende 76, Motor 20 000 km, Bestzustand, viele Ersatzteile, VB DM 9900.—. Tel. 0 89/6 01 57 23 oder unter Chiffre A 19/68 316

Hardtop für 190 SL, großes Fenster, DM 600.—. Tel. 0 79 51/76 39. 67 987

● Alle Mercedes kaufbar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim. 0 72 31 / 4 09 01
68 566

220 SE Cabriolet, Bj. 1963, erstkl. Zustand, VB 7600.—. Tel. 0 22 03/6 36 39. 67 988

280 SL, best. Zust., TÜV 5.77, Mod. 1970, 220 SE ATM, 2 Dächer, Lack. (silb.-grau) neu, VB DM 15 000.—. Tel. tgl. vorm. b. 10 Uhr: 0 65 75/41 75. 67 989

Merc. 450 SLC, 1974, Klimaanlage, Velours, alle Extr., NP 60 000.— DM, f. 37 000.— DM. Tel. 0 66 21/7 16 56. 67 990

DB 220 SEb/Coupé, Bj. 10.64, optisch und technisch in bestem Zustand zu verk. Näh. Tel. 0 52 46/62 83. 67 991

300 SEL 6,3, 280 PS, Mot. 35 000 km gel. Alu-Felg., Ster., Velours-Sitze, Mod. 70, billig. Tel. 0 45 34/5 49, ab 20 Uhr. 67 992

Gepfl. 190 SL, 49 200 km, TÜV 77, DM 6600.—. Tel. 0 21 61/3 85 30. 67 995

190 SL, Bj. 60, Top-Zust., 2 Dächer, Sommerfz., DM 8500.—. T. 0 73 44/75 39. 67 993

DB 219, Bj. 58, teilrestauriert, TÜV 11.76, Autom. Schbd., VB 700.— DM. Tel. 04 51/59 57 10. 67 994

230 SL, TÜV neu, silb., Serv., Led., 2 Dä., DM 7800.—. Tel. 0 70 71/2 42 87. 67 996

Liebhaberfahrzeug schweren Herzens zu verk. Merc. 220 S Limousine, EZ 4.59, TÜV 12.76, d.-bl., läuft noch heute 170 km/h, sehr gepflegt. Zust., Preis VB. Tel. 02 71/33 25 15 ab 17 Uhr. 67 997

Alle Ersatzteile und Motore

aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.

MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM

Bär & Co, oHG. 463 Bochum, Humboldstraße 36, Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

Liebhaberstück! Mercedes 190 SL, Bj. 1958, 2 Dächer, 2 Sitzgarnituren, div. Ersatzt., Radio, Fünfklang-Hupe, TÜV 7.76, Farbe rot, normaler Benz-Motor, Preis DM 6500.—; **Mercedes 230,** TÜV 8.77, Bj. 1966, m. Radio, voll alarmgesichert, Farbe beige, opt. + techn. einwandfrei, Preis DM 3700.—. Tel. 0 52 83/7 29. 67 998

Suche dringend Reparaturanleitung für Mercedes 200 D, Bj. 66, aus dem Motor-Buch-Verlag, Nr. 154/155. Tel. 0 40/59 87 49, K. H. Meyer. 67 999

280 SL, neu, noch nicht zugel., beide Dächer, Automatik, Lederpolst., grau-blau-met., Becker-Cassetten-Vollstereo, umständeh. weit u. NP abzugeb. Tel. 0 71 41/86 05 22 n. 18 Uhr. 68 517 H

350 SL Coupé/Cabrio, 6.72, 2. Hd., Garagenw., unfallfrei, neuw. Zustand, 80 000 km, blau-met., weiße Lederausst., autom. Antenne, Becker-Radio, Cass.-Recorder, Stereoanl., Colorverglasung, Mittelschaltg., Alu-F., Festpr. DM 25 500.—. Tel. 0 26 44/22 78. 68 000

MERCEDES 280 SL, ges. f. Sept. od. Okt., n. a. 1. Hd. m. ca. 50 000 km ges., Bj. 70/71, i. exz. Zust., bez. bar. G. Wittek, 8 München 90, Seybothstr. 15/I, Tel. 0 89/64 04 95 ab 20 Uhr. 68 001

Liebhaberfahrzeug 220 SE Cabrio, Bj. 60, techn. + opt. einwandfreier Zustand, unfallfrei, Motor gen.-überholt, 2 Jahre TÜV, Zubehör, geg. Höchstgebot zu verk. Tel. 0 60 23/3 96. 68 003

Suche für sof. Mercedes, Bj. ab 70, bis DM 10 000.—, nur Priv., mtl. bis DM 450.—. Zuschr. unt. Chiffre A 19/68 114

280 SL, Automatic, silber-metallic, Bj. 1968, Stereo, optisch Spitze, techn. einwandfrei, DM 15 000.—. Tel. 0 71 41/8 20 20 oder 0 71 54/68 35. 68 004

350 SL, Bj. 12.74, gelb, Alu, 2 D., 10 000 km. Tel. 0 89/8 12 87 67. 68 259

Suche Coupédach für 230/250/280 SL. Hanke & Co., 28 Bremen 1, Postfach 1606 oder Tel. 04 21/21 30 67. 68 260

280 SL, Aut., 1971, NP 32 000.— DM, 50 000 km, Bestzustand, 17 000.— DM oder Gebot. Tel. 0 22 21/48 14 60. 68 261

Exzellenter DB 600, sämtl. Extras, TÜV 5.77, Velours, (f. DM 11 800.— überholt), evtl. Eintausch, VB DM 19 500.—. Tel. 0 22 32/2 37 66 od. 3 20 30. 68 262

300 SEL 6,3, Bj. 72, silbermet., sehr gut. Zust., viele Extras, 19 500.— DM. Geschäftszeit Tel. 0 28 23/2 92 44. 68 263

350 SL, Bj. 72, ca. 68 000 km, dkl.-rotbraun, Alufelg., neues Sommerverdeck, Hardtop, Verbundglas, el. Antenne, Stereo-Anl. Festpreis 23 000.— DM. Tel. 0 63 71/30 03. 68 264

Verk. 250/8, Motor 18 000 km, DM 2400.—. Tel. 07 11/58 17 51. 68 265

230 SL. Tel. 0 23 37/86 48. 68 266

Suche: 600 D.-Benz ab 70 aus 1. Hand, unter Tel. 04 31/8 53 13, 18—20 Uhr. 68 267

Suche Hardtop für 230/280 SL. Tel. 07 21/68 44 02. 68 268

450 SLC, gold-metallic, SSD, Stereo, Alu-Felgen, 36 000 km, DM 36 000.—. Tel. 07 11/61 12 28. 68 269 H

200/75, 18 000 km. Tel. 02 01/71 01 67. 68 270

Mercedes 280 SE, Bauj. 1973, 74 000 km, Zentralverriegelung usw., bestens gepflegt, neuwertiger Zustand, von Privat billig zu verkaufen, evtl. Tausch mit Wertausgleich gegen BMW CSi, CSL, CS. Tel. 06 51/5 21 26. 68 665

NEU in Deutschland!

US-Exportscheinwerfer für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,— pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile
58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 26

DB 220 SE Coupé, TÜV 6.77, g.-übh., w. neu, 8500.—. Tel. 0 71 21/3 70 03. 68 518

Guterh. **Merc.-Benz, 450 SEL,** ab Bj. 1973 gesucht. Tel. 0 61 57/1 22 61. 68 519

Merc. 280/8 m. Sondermot., 27 000 km, 10.72, TÜV 11.76, m. Klimaanl. ect., 1. Hd., DM 17 000.—. Tel. 06 21/73 37 32. 68 520 H

MERCEDES-ANKAUF 07 11/56 21 36. 68 521 H

220 S Cabrio 58 + 220 S Coupé 59, zu verk. o. tau. geg. D/8, T. 089/6013751. 68 522

MB 190 SL Cabrio, Bj. 59, beide Dä., 1a Zust., TÜV-frei, Radio, VB 8000.—, E. Schmitz, 5562 Pantenburg Nr. 37. 68 523

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

AUTOMATIC GASPEDAL
(Cruise control)
Für alle Pkw mit Automatic. Geschw. ab 40 km speicher- und abrufbar.
AUTO-SPEED
645 Hanau, Postfach 787

Merc. Barankauf Tel. 06 11/28 51 44. 68 565 H

350 SL, 48 400.— Neuw., 41 000 km, pinienar.-met., 25 000.—. 02161/59219. 68 524

300 SEL 6.3, Bj. 68, ATM überholt, DM 7500.—. Tel. Nbg. 09 11/52 46 42. 68 525

190 LS, Bj. 62, Mot. 20 000 km, VP 5800.—. Tel. 06 11/34 34 40. 68 526

Suche Mercedes Benz 230 oder 280 von Bj. 68–73, nicht über 10 000.— DM geg. mtl. 1000.— DM zu kaufen, Sicherheiten vorh. Angeb. bitte telef. tägl. ab 19 Uhr 0 66 91/37 44. 68 527

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

300 SE Cabriolet, trotz Bj. 64 neuwertig, DM 15 000.—, evtl. Inzahlungn. Zuschriften unter Chiffre A 19/68 366

300 SLR, Bj. 58, DM 17 000.—. Tel. 07 11/58 64 94. 68 370

190 SL-Teile zu verk. Rudolf Schneider, 7881 Rickenbach. T. 0 77 65/3 31. 68 371

Su. 190 SL. T. 0 62 23/4 01 47 ab 18 U. 68 372

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH
Köln 5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München 8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33
68 585 H

300 SLR, Bj. 63, in ausstellungsreifem Zust., Mot. 7000 km, Garantie auf gesamte Technik, Bilderbuch-Auto, DM 65 000.—. Tel. 06 11/65 35 13. 68 373

Liebhaberfahrzg.! Mercedes 220 S/C, Bj. 59, TÜV abgelaufen, zu verkaufen. Tel. 0 89/7 20 23 23 München. 68 374

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

190 SL, Bj. 56, 105 PS, techn. gen.-überh., TÜV neu, Mot. 5000 km, VHP 11 500.—. A. Kolf, 65 Mainz 32, Am sonnigen Hang 75. 68 375

250 SE Cabrio, Bauj. 67, ATM, goldmet., wie neu, DM 14 500.—. Inzahln. möglich. Tel. 06 81 / 4 20 59. 68 376

Gesucht, 450 SEL 6,9, neu od. Kaufvertrag sofort. Zuschr. unt Chiffre A 19/68 564

Mercedes-Motore
generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur
Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

Liebhaberfahrzeug: 300 SE Coupé, Bj. 1963, TÜV 76, 1a Zustand gegen Höchstgebot. Tel. 0 74 44 / 23 27. 68 505 H

300 SEL 6.3, Bj. 1970, 105 000 km, met., diverse Extras, DM 13 000.— + 11% MwSt. Tel. 0 74 44 / 23 27. 68 507 H

300 d Adenauer, Mod. 1958, TÜV 77, Autom., Luxusausst., Originalzust., VB DM 8500.—. Tel. 0 24 03/2 35 36. 68 506

MERCEDES-MOTOREN

Pkw		Lkw	
200 D	1900,—	206 D	2200,—
200 D/8	2050,—	406 D	2200,—
220 D/8	2200,—	608 D	2500,—
230 /8	2150,—	808 D	4100,—
250 SE	3100,—	Preise	
280 SE	3350,—	inkl. MwSt.	

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages
Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

220 SE Cabriolet, grundüberholt, DM 8900.—. Tel. 0 63 31/36 35. 68 508 H

250 CE, 66 000 km, viele Extras, sehr guter Zustand, DM 13 500.—. Tel. 0 70 31 / 27 93 90. 68 509

350 SL oder SLC
gegen Barzahlung gesucht. Telefon 02 11/78 97 19. 68 510 H

280 SE, hellblau-met., Colorscheiben, Radio, v. Zubehör, neu bereift, wenig gefahren, Bj. 1.75, Bestzust., Brutto DM 29 000.—. Porsche-Huber, 7200 Tuttlingen, Tel. 0 74 61/60 81. 68 511 H

die Anfangsbuchstaben
GE
... Ihres Namens an Ihren Wagen. Schwarzmatt oder mit Chromlack lieferbar. DM 36,– per NN. 18 cm lang. Rückgaberecht innerhalb 8 Tagen. Siebrasse-Metallguss, 49 Herford, Goebenstr.78

Mercedes Benz 180, Bj. 57, grau, vorg. guter Zustd., Bremsen, Kupplg. neuwertig, Preis ca. 4000.— sFr. Tel. 01-33 19 65 Schweiz. 68 653

350 SL v. Privat, unfallfrei, TÜV 7.77, orig. 55 000 km, 2 Dächer, Automatik, neu bereift 6.77, schwarzes Leder, Fondsitze, Grand-Prix-Radio, Kopfst., heizb. Hecksch. G. Meermagen, 565 Solingen 19, Augustinerstr. 22, Tel. 0 21 22/31 08 24. 68 512

Verkaufe Mercedes 250/8, weiß, rote Innenpolster, Bj. Herbst 71, 55 000 km, 1a gepflegter Gar.-Wagen m. vielen Extras, SD, Servo, Radio usw. TÜV 1977, VB 10 000.— ab 15. 9. 75. Tel. 0 98 61/46 70 oder 28 95. 68 188

280 SE, Bj. 9.74, 14 000 km, Autom., gold-met., LM-Felgen, SSD, Color, Leder, Becker Vollstereo, etc. NP DM 43 000.—, für 31 000.— + MwSt. v. Priv. Tel. 0 89/88 54 43 od. 3 51 39 42. 68 112

Mercedes 300 SL Roadster 1958, gut. mechan. Zust., Karosseriearbeiten-Durchführg. a. d. Kühlerverkldg. u. Neulackg. vorn, Festpreis DM 17 000.—. Es besteht die Mögl., den Wag. o. Mot. u. ohne Getr. z. kauf. 13 000.—. APAL S.A. rue de la Fontaine 25, 4570 Biegny-Trembleur/Belgien (Autostraße Lüttich–Aachen). Tel. 0 41-87 45 25, -87 47 57, -87 43 38. Telex 41 193. 68 654

300 SL, Flügeltüren i. gut. erh. Zust. ges. Angeb. mit Foto an HANOWERB GmbH, 3 Hannover, Bahnhofstr. 1. 68 113

220 S Cabrio, 58, DM 7000.— VB. Tel. 09 11/26 21 75. 68 115 H

300 S Roadster, Bj. 53, fahrbereit, DM 20 000.—. T. 0 30/7 84 71 52. 68 116

190 SL, 60, §77, 5500.—. 089/3516689. 68 117

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

Su. Merc. Cabrio 280 SE 3,5 l, in gut erhalt. Zust. Tel. 0 41 04/30 03 oder 30 13 App. 33 außer Wochenende. 68 118

230 SL, Bj. 65, TÜV 4.76, Mot. 6000 km, Servo, 4 Sp.-Rd., 9000.—. 0 25 81/48 09. 68 119

Su. ält. MB-Cabrio. Chiff. A 19/68 569

280 SE, Bj. Ende 71, tabakbr., Color, el. SD, Servol., Lederpolster, preisg. zu verk. Tel. v. 12-18 Uhr 09 81/28 87, nach 18 Uhr 09 11/50 18 64. 67 986

Mercedes 350 SL oder **350 SLC** von Privat, gegen Barzahlung gesucht. Freundl. Angebote Tel. 0 61 54/91 96. 68 627

Bar-Höchstpreise für alle Mercedes-Modelle Bj. 68–75!
Sofort-Bar-Kauf für alle Sportwagen In- und Ausland!
Auto-Börner, 7 Stuttgart 50, T. 0711/560703 + 07181/82489

Einsame Spitze! Merc. Cabrio 220 S, Bj. 58, schwarz/beige, VB 25 000.— zu verk. 0 23 05/70 63 56, abs. 0 23 09/34 04. 68 513

220 SE Cabriolet, 59, TÜV 7.77, ATM., AT.-Hi.-Achse, guter Zust., schwarz, H4, Radio, DM 6800.—. Wertel, 7054 Korb, Fritz-Klett-Str. 35, Tel. 0 71 51/3 33 35. 68 514

250 C-Coupé, aus 1. Hand, wie neu, DM 8950.— + MwSt. T. 07 11 / 51 33 85. 68 515 H

LIEBHABERFAHRZEUG 220 S, Bj. 58, Preis VHS. Tel. 0 22 41/2 24 97. 68 516

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Merc. 350 SLC Coupé, nur ca. 58 000 km gel., blau-metal., Velourspolst., SD, LM-Felg., Colorgl., Stereo usw., sof. abzugeb. T. 0 28 41/2 24 24. 68 185 H

450 SLC, Zweitwa., 17 000 km, gelb, Lederpolster braun, SSD, Automatik, Aluräder, Colorgl., Zentralverriegel., elektr. Fensterheber, Stereoanl., nur DM 38 900.—. Berlin 0 30/3 92 30 17. 68 186

190 SL Cabrio + Hardtop, Bj. 61, TÜV 15 Mon., VB 6000.—. T. 0 61 51/2 47 93. 68 187

Mercedes 280 SL, Bj. 68, Autom., Servolenk., 2 Dächer, Aufhängekiste f. Hardtop, 1. Hand, 61 000 km, Garagenwagen, TÜV 76, VB 15 000.— DM. Tel. 0 97 41/25 52. 68 628

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24. 68 566 H

170 Va wie neu, 5500.—. 0 89/42 44 45. 68 377

280 CE Coupé, 73, bildschön, rot, 95 000 km Langstrecke, alle Extras, Neupr. 34 500.— DM aus 1. Hd., DM 17 800.—. Tel. 0 71 52/4 17 34. 68 625 H

Gebrauchte Mercedes-Teile
liefert
AUTOHOF BARBARA SPENER
1 Berlin 65, Jülicher Straße 14
Telefon 0 30 / 4 93 47 63

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11 / 60 88 03. 68 587 H

300 b 59, schwarzes Leder, grün, 2 H2, 1", Motor 138 000 km, guter Zustand, nicht unter 9000.— DM. JC Mourlon 2 CH. Bois Magonette, 1328 Ohain/Belgien. 68 213

190 SL, Bj. 56, TÜV 5.76, Hardtop, silber-met., rote Lederaus., gut erh. Tel. 0 50 23/7 70 ab 19 Uhr. 68 121

Notverkauf! Nostalgie-Mercedes 220 S Coupé, SSD, neuer Motor, neue Lackierung (rot-weiß), neue Bereif., TÜV 11.76, weg. BW-Einberuf. für nur DM 8000.— VB zu verkaufen. Tel. 0 22 21/62 32 62. 68 122

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten
Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforzheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

RADAR
Warngerät
Autofahrer-Warngerät entdeckt (frühzeitig) RADAR-Kontrollzonen durch Warnton. Ein neuartiges elektronisches Präzisionsinstrument aus den USA. Batteriebestückung hält ca. 50 000 km. Maße 9x5,7x8 cm – 350 g. Keine feste Installation. Nachnahmepreis DM 195.— Wir bieten 1 Jahr Betriebsgarantie!
Radartron-Rapp
7 Stuttgart 1, Herdweg 27, Tel.: 22 15 74

220 Cabrio, 60, **3885.—;** 300 Cabrio, 55, **22 200.—;** **300 d,** 58, 125 PS, Schiebed., Lederp. **8325.—;** **300 d,** 58, 160 PS, Velourspolst. **8325.—.** Alle Wagen mit neuem TÜV. **Autohof Barbara Spener,** 1 Berlin 65, Jülicher Str. 14, Tel. 0 30 / 4 93 47 63. 68 120 H

Suche 280/350/450 SL oder SLC bar. Tel. 0 71 52/4 17 34. 68 626 H

MG

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

MG TC, rot, Bj. 74, sehr guter Zust., TÜV 6.77, m. Zub. u. E-Teil., 10 800.— DM. Erdle, Stgt. Tel. 07 11/64 15 40. 68 271

MG B GT, Chrom-Speichenr., Leders., Overdrive, unfallfrei, TÜV neu, zu verk. Tel. 07 21/81 59 03. 68 369

MG B, Bj. 66, TÜV neu, sowie Bremsen + Kpplg. + Ausp. neu, Speichenräder, Ledersitze, alle Verdecks + Hardtop, div. E-Teile in einwandfr. Zustand zu verk., Preisvorst. ca. DM 4000.—. Tel. abends. 0 71 63/88 95. 68 528

MG B GT, 1a Zustand, 45 000 km, §7.77, VB 7500.— DM. Tel. 0 75 63/82 85. 68 529

MG A 1500, TÜV 5.77, guter Zustand, geg. Höchstgeb. z. verk. 0 62 41/2 51 25. 68 530

Bastler sucht rep.-bedürftigen **MG A.** Tel. 0 21 72/6 16 81, werkt. ab 18 Uhr. 68 531

SPRITZDECKEN UND VERDECKE
Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,— b. 170,—, Spritzd. alle Mod. DM 85,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.:
British Hoods, 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, ENGLAND

Verk. MG Midget, Bj. 68. TÜV 77. Byszewski, Göttingen, Berliner Str. 2a. 68 532

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 68 589 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 68 590 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h 68 588 H

MG TF, Bj. 54, z. vk. T. 089/38 107 251. 68 629 H

Unfallwagen ges. Tel. 0 62 06/64 26/7 12 70 ab 17 Uhr. 68 630

MG B, Bj. 7.66, TÜV 6.77, Preis: VB. Tel. 0 61 31/4 42 11. 68 272

MG B GT, Bj. 72, m. Radio, Speichenr., guter Zust., 6500.— DM. E. Langanke, Goslar, Tel. 0 53 21/2 03 33. 68 123

MG B GT, Bj. 2.75, ca. 10 000 km gel., neues Modell, umsth. abzugeben, Preis VB. Tel. 0 57 22/14 24. 68 005

Suche rep.bed. MG A im Raum NRW. Tel. 0 52 41/5 77 65. 68 125

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07–2 19 50

Einmalige Gelegenheit: Morgan + 8, Bj. 72, weiß, 49000 km, Bestzust., DM 16 750.–. **Auto Magner, Wuppertal, Tel. 02 02/70 50 70.** 68 631 H

Morgan 8, Vertrag vom 4. 1973 gegen Gebot abzugeben, Farbe elfenbein m. braunen Lederpolst. T. 02 21/68 79 78. 67 983

Morgan + 8, bis 25 000 km, gegen bar zu kaufen gesucht. Tel. 0 22 34/7 12 86. 67 984

4/4, 2-Sitzer, Bj. 72, 16 000 km, TÜV 77, grün, Leder, Speichenräder, topfit Preis 13 500.– DM. Tel. 0 44 22/24 61. 67 985

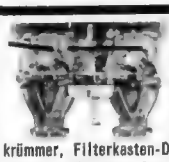
Motorräder

Verk. od. **Pkw-Tausch:** H.-D. Electra Glide, Bj. 74. T. 07 61/27 75 09 a. 20 U. 67 982

Oldsmobile

Oldsmobile 442 Cabriolet, 1. Hand, voll elektrisch, Modell 69, TÜV 12.76, DM 7500.– VB. Tel. 0 23 23/2 32 65. 68 378

Opel



2 DDH-Sportvergaseranlage
1900 = 106 PS mit Ansaug-Auspuffkrümmer, Filterkasten-Dichtung usw., absolut kompl. Unser Preis nur **DM 877,50.**
Weitere Tuningkits · ATS-Felgen mit Kleber- oder Pirelli-Reifen ganz besonders preiswert!
Alle Anlagen mit TÜV und Euroabgastest! Gesamtkatalog geg. DM 1,- (10er Briefm.)
Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95/7 32 11

Opel Commodore Coupé
Bj. 70, sehr gepflegt, für nur 2500.– DM zu verk. Tel. 06 21/44 21 00 oder 81 13 48. 68 379

Manta GT/E Black Magic, 4 Wo. alt, 1500 km, w. neu, umsth. z. vk. H. W. Naumann, 3561 Dautphe, Mittelstr. 4. 68 126

Manta 1900, Bj. 11.72, Optimal Gr. I, Irmscher-Tuning für Gr. I, 75er Sperre, kurze Hi.-Achse, Koni, Twinmaster, Speedpilot, sofort zu verkaufen. Tel. 0 79 61/24 62. 68 380

Manta 1900 SR, Spoiler, v. Extr., Bj. 73, 38 000 km, 8400.–. Essen 68 25 97. 68 632

Commodore A Coupé, Bj. 69, 1. Hd., ca. 45 000 km, v. Priv. Tel. 0 89/7 23 33 87. 68 535

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING. 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Opel GT, 5.71, 67 000 km, TÜV 77, Steinmetz getunt, tiefergel., Spitze 205 km, Cosmic-Felg., 1 Satz BBS-Felg., alles TÜV-eingetr., Radio, Bestzust., DM 6950.–. Tel. 0 21 32/67 29 50. 68 533

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44 68 591 H

Ascona 19 SR, Bj. 3.74, 29 000 km, 104 PS, ev. Gr. 2, m. Zubehör, alles TÜV, gg. Geb. z. v. T. n. 17 h 07 91/4 44 50. 68 534

Pirelli CN 36 SM – Stahlgürtel, der Sieger im AMS-Reifentest, sehr preisgünstig lieferbar.

175/70 HR 13 TT 98,–	205/70 HR 14 TL 183,–
185/70 HR 13 TT 98,–	205/70 VR 14 TT 198,–
235/60 VR 13 TL 217,–	175/70 SR 15 TL 104,–
185/70 HR 14 TT 119,–	185/70 VR 15 TT 155,–
195/70 HR 14 TT 162,–	215/60 VR 15 TT 289,–

TT = Schlauchtyp, TL = schlauchlos
Preise inkl. MwSt. Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Nur 1. Wahl. Andere Größen und Ausführungen auf telefon. Anfrage.
AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon 06 11 / 41 90 42

Verkaufe Kadett-Motor 11 SR (60 PS), 20 000 km gel., 1 Hi.-Achse (4.11), kpl. DM 700.–. J. Lindemann, 466 Gels.-Buer, Schienkhoffstr. 2, nach 18 Uhr. 68 536

Rekord C Coupé L 1700 S, Bj. 68, 85 000 km, Radio, H4, zu verk., VB 1000.– DM. Tel. 0 71 23/63 71. 68 006

Suche Opel Ascona 19 SR, Bj. 73/74, gelb- o. orangefarben bevorzugt, evtl. leicht unfallbesch. Erich Gackstatter, 7157 Murrhardt, Wolkenhof 14. 68 007

Irmscher Ascona Opt. Gr. I 1600, Bj. 73, 20 000 km, rennfertig (viel Zubehör f. Slalom, Berg od. Rallye), Preis kpl. DM 10 500.–. Tel. 0 84 21/15 86. 68 008

● Alle Opel kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 68 592 H

Ascona 19 SR Gr. II, Kotfl.-Verbr., 235-60 VR 13, 8" Ronal, ca. 104 PS, Farbe schwarz-gold, DM 9800.–. Tel. 0 84 21/15 86. 68 009

Diplomat V8, Bj. 73, 70 000 km, Radio, Stereo-Tonb., Anh.-Kuppl., Sonderfarbe, Leder, Schiebed., 15 200.– evtl. Inzahlungn. Tel. 0 75 41/2 54 32-4 12 14. 68 010

ACHTUNG Manta 19 RS, Bj. 71-72, 1. Hd., 120 PS,, Ölkühleranl., Koni, 6" Ronal, Bremsenumbausatz, U K M L-Radio, el. Antenne, sehr viele Extras, Preis VB. D. Steiner, 541 Höhr-Grenzhausen, Schützenstr. 1. 68 011

Manta GT/E, 6.74, 15 000 km, Koni-6J, Sperre-3,67 H.A., DM 5000.– u. NP. Tel. 0 25 41/65 81. 68 189

Manta GT/E Black Magic, fabrikneu, 10% unter Neupreis. Tel. 0 71 21/16 11 87, ab 20 Uhr. 68 273

4 Ronal 7 J H 13 m. 195/70 HR 13 Goodyear bereift, z. vk., VB 500.–. H. Richrath, 752 Bruchsal, Franz-Bläsi-Str. 2. 68 274

Schwarz ist er! Ascona 16 S, 8", div. Extras. Tel. 0 64 04/16 55. 68 064

Panther

PANTHER Alleinimporteur
Das individuellste Automobil **PANTHER J 72** ab Lager.
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
68 560 H

Peugeot

Peugeot P 404 Cabriolet, Bj. 63, orig. 66 000 km, 1. Hand, geg. Höchstgebot, nicht unter DM 4900.–. Tel. 0 22 33/6 61 49. 68 127 H

Pontiac

Rarität! Pontiac Firebird 400, Bj. 68, TÜV 7.76, im Topzustand, schwarz/gold, 260 PS, mit Radio verkauft: 02 02 W'tal 30 24 65/30 24 68. 68 128 H

Porsche VW-Porsche

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

Porsche 911 S, Bj. 9.70, 63 000 km, TÜV 77, diverse Extras, techn. u. opt. bester Zustand, Festpreis DM 14 500.–. Tel. 07 61/6 50 58. 68 287

Porsche 356 B Cab. Hardtop, TÜV 76, g. Zust., DM 3300.–. T. 02741/(2)5353. 68 288

Porsche-Teile: 1 Heck-Spoiler 75er m. G. 780.–; 1 Heck-Spoiler 73er 295.–; 1 Front-Spoiler 245.–; Teile auf Anfrage. Tel. 06 11/30 31 47. 68 289 H

AUTO-SERVICE
Altmann + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie
Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt. TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.
56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 310711

911 T Targa, 68, 8.76, 85 000 km, techn. + opt. Bestzust., Mot. v. 20 000 km voll überh., Radio, neu ber., 6900.– DM. Tel. Mo.-Fr., 8-17, 0 63 32/8 34 38. 68 290

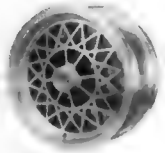
911 T Targa, 12.72, 58 000 km, gelb, 5-Gang, Colorvergl., div. Extras, Alufelgen, DM 16 800.–. Tel. 0 53 41/3 57 98, ab 18 Uhr: 0 53 41/3 34 06. 68 291

100% **Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24.** 68 567 H

Porsche-Teile zu verkaufen: 2 Liegesitze, H4-Scheinw., 4 Dunlop VR-Reifen, 2/6"-Felg., California-Sportauspuffanlage. Tel. 02 31/59 46 46. 68 292

Su. 911 Targa o. Cp. m. SSD, Bj. 74, mögl. v. WA. T. ab 19 U.: 07122/62316. 68 293

Tüv-geprüfte BWA ABE Leichtmetallfelgen
Typ Sportray 5½ J x 13 für BMW 02-Typen Ford Capri – Escort · Opel Kadett – Olympia – GT. Komplett DM 146,–. Lieferung über den Fachhandel
3452 Bodenwerder, Postfach 1240



Typ Sportray

Gebrauchtteillager Suche Unfallwagen
415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

Lotus Europa Special, 1.73, Extras, zu tauschen ges. geg. 911 2,4. Tel. 06 21/81 33 85 u. 85 50 17. 68 294

Beschädigt. 911 T Coupé, 1973, 7500.– DM. Tel. 0 66 21/7 16 56. 68 295

Porsche 912, Bj. 67, rot, 5-Gang, S-Ausst., Halogen, TÜV 6.77, 4500.– DM. Tel. 0 23 82/29 46. 68 383

Liebhaberfahrzeug: Porsche 911 T, wie neu, kein Rost, S-Ausstattung, SSD, Radio, Heckwischer, 5-Gang, ATM 40 000, Colorvergl., TÜV-frei, 10 500.– VB. Tel. 0 23 31/30 11 50. 68 384

911 T Targa 2,4, 1972, 75 00 km, gelb, 7", Spurverbr., Spoiler, scheckheftgepfl., DM 16 500.–. Tel. 0211/460609. 68 385

K. Thiel KG
479 Paderborn
Tel. 0 52 51/52 46

Carrera RS 73, Recaro S-D Cibie, Stereo, Sperre, 25 800.–

911 S Targa, Jubiläumsmod., 10.74, 20 000 km, 28 900.–

911 T Targa, 2,4 ltr., 5-G., Cibie, hellgelb, 15 800.–

911 T Targa, 2,4 ltr., 5-G., hellgrün, Radio usw., 11 750.–

Carrera 3.0 M76, 50er Reifen, S-Lack, Stereo, Dienstwagen

911 Targa, 4.75, orange, Stereo, 5-G. usw., Dienstwagen 68 194 H

911 E Targa 2,4, 4.72, 60 000 km, neu. Mot., S-Ausst., Color, Recaros etc., Spez.-Golddiamantlack, techn. + opt. 1a, VB 18 000.– inkl. tags. 09571/8088. 68 386

Suche 74er Carrera, bei Barzahlung auch Unfallw. T. 0 63 45/4 26 ab 19 U. 68 387

Verkaufe 4 Porsche 6 J Alufelgen. Tel. 0 63 45/4 26 ab 19 Uhr. 68 388

356 C Cb. od. 356 B Roadster, 1a, verk. Tel. 02 11/33 16 43 abends. 68 389

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

Porsche 912, Motor def., 5-Gang, DM 1500.–. Tel. 0 68 51/39 78. 68 390

911 T, Colorvergl., S-Felg., neu bereift, Front- + Heckspoiler, Radio, VB 8500.– o. Pkw-Eint. T. 0 55 51/5 12 24. 68 391

911 S, Bj. 71, 2,2 l, 180 PS, el. SD, neu bereift, Bestzust., DM 14 600.–. Tel. 0 55 51/5 12 24. 68 392

PORSCHE-ANKAUF T. 07 11/56 97 11. 68 538 H

911 Targa, 6.75, noch 2 Mon. Garantie, sinnv. Zubeh., weg. Geschäftsw. günstig abzugeb. Tel. 0 23 31/5 32 49 oder 0 23 07/85 86. 68 393

Ford Escort RS 2000, bekannt schnelles u. standfestes Gr. I-Fahrzeug, 138 PS, alle homologierten Verbesserungen, NP 21 000.—, VB 14 500.—. H. Pfaffen, Köln, Tel. 02 21/44 19 10. 68 297

NSU-TT-Einspritzer, neuester Stand, sofort od. für Saison 76 zu verkaufen. Tel. 06 41/3 26 77. 68 298

Rolls-Royce

Großauswahl gepfl. RR- u. Bentley-Modelle im Salon International

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

68 561 H

Rolls-Royce, Original-Kühlerfigur, 4 Stück auf Marmorsockel, 24-karätig vergoldet, auch einzeln geg. Gebot zu verk. Off. + Angebote unt. Chiffre A 19/68 030

Rolls-Royce & Bentley

1956 Bentley S. I., Bestzustand, generalüberholt, in gutem Vorbesitz. Einer unserer vielen Rolls-Royce und Bentley (1914—1964) zum Verkauf. 10 000.— DM. Verlangen Sie kostenlose Liste. Scott-Moncrieff, Leek, Staffs., England. Telegramme: „Buntycars, Leek, Staffs".

GELEGENHEIT! Bentley S 3, Bj. 65, techn. wie opt. neuwertig, alle Extras, Fahrzeug ist auf engl. Zollkennzeichen zugelassen, von Privat, 26 800.— DM VHB, Inzahlungnahme möglich. Zuschriften unter Chiffre A 19/68 302

Verk. Rolls-Royce Silver Shadow, m. lg. Radstand, Bj. 75, ca. 30 000 km, Neupreis 130 000.— DM, für 85 000.— DM abzugeb. Tel. 06 11/57 46 46. 68 492

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

ROLLS-ROYCE
Silver Shadow, EZ 11.74, 1. Hd., unfallfrei, 18 000 km, Limousine, silbermetallic mit schw. Kunstlederdach, Klimaanlage: Stereo-Radio Blaupunkt Berlin, zu verk. Preis 75 000.— + MwSt. Corporation GmbH, 6 Frankfurt, Am Hauptbahnhof 16, Tel. (zw. 12—18 U.) 06 11/25 17 82.

Rover

British Car Centre H
Rover-Gebrauchtteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Range-Rover, neuw., gelief. April 75, 2400 km gel., grün, mit Klima-Anl., NP DM 33 500.—, Verkauf geg. Gebot. Tel. 05 11/48 30 61. 68 488

ALLRAD SCHMITT

Munga Jeep VW 181 ARO L.-Rover
RANGE-ROVER
Sämtl. Ersatzteile, Expressversand, Jeep-Anhänger.
Inzahlungnahme-Ankauf-Finanzierung. Verlangen Sie unsere Neu- od. gebr. Geländewagen-Angebote.
8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Telefon-Sa.-Nr. 09 31/5 13 83

L.-Rover 109 D HTP, Bj. 70, 80 000 km, v. Ers.-T. + Zub. 12 500.—. 0781/88274. 68 490

Range-Rover, Zul. 12.74, DM 26 000.—. Tel. 0 60 32/20 01. 68 489

Landrover 109, 3.74, 6 Zyl., Camper, DM 19 500.—. Tel. 05 51/5 51 65. 68 399

RANGE + LAND-ROVER sof. lieferbar:
auch Export: Fa. FINK MA 06 21 / 40 80 85

Landrover 109, Diesel, Bj. 72, Hardtop, 42 000 km, DM 7500.—. Zuschr. unt. Chiffre A 19/68 418

Range-Rover, neuwertig, 3.75, 5500 km, rot, Kupplg., Radio, zu verkaufen. Tel. 0 21 51/3 44 57 v. 8—15 Uhr. 68 139

Range Rover, Vorführw., u. **Land-Rover 109,** Stat. Diesel, neuw., verk. Leyland-Händler. Tel. 02 81/2 38 95. 68 640 H

Range Rover, neuw., 5000 km gel., m. Servolenk., umständeh. preisgünstig abzugeb. Tel. 02 21/48 73 76. 68 491

Siata

Suche Siata Spring in gut. Zustand. Zuschr. unter Chiffre A 19/68 318

Simca

Motor ges. 1100 S oder 55 PS, telefonische Angebote: 0 70 51/3 01 90. 68 304

Verk. sämtl. Teile von Simca-Rallye 2 u. 1, Heiden-Mot. 95 PS, Tel. 066 28/4 19 nach 19 Uhr. 68 140

1501 Spezial, 11.74, 9000 km, gelb, DM 7800.—. T. 0 53 61/7 19 98 ab 19 U. 68 493

Simca 1100 TI, Bj. 9.74, 10 000 km, Radio, in gutem Zustand, f. 7950.— zu verk. Tel. 0 62 21 / 8 15 25. 68 400

Simca R 2, 73, 28 000 km, Käfig, 8/35 Achse, 4 Slicks, opt. Gr. I, 12 500.— NP, TÜV 3.77, f. 4800.- vk. 02104/74145. 68 141

Suche Automatik-Getr. Simca 1501, ab Bj. 1968. Tel. 0 74 52/38 78. 68 067

1301 S-Motor, ab 72, 70 PS zu kaufen ges. Angeb. 0 21 22/7 56 23 o. 33 17 35. 68 031

Sportwagen

De Tomaso Pantera GT, 241 PS, V8-Ford-Motor, 5-Gang, 8fach bereift, hi. 11"-Felg., Klimaanl., el. Fensterheb., ca. 30 000 km, UKW-Radio, Preis VB. Tel. 0 40/80 10 71. 68 032

Super-Seven

Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. **DISSY B 5** DM 148,— **DISSY B 5** spezial für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

GT 6, 20 000 km, TÜV 9.77, Overdr., n. ber., 5200.—. Tel. 0 63 31/7 72 08. 68 495 H

Spitfire Diff. u. Auspuff. 089/48 31 95. 68 496

TR 3, TÜV 77, guter Zust., v. Privat, zu verk. Tel. 040/46 5712. 68 404

Unfallwagen ges. Tel. 0 62 06/64 26 / 7 12 70 ab 17 Uhr. 68 643

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43/25 86. 68 602 H

Einmalig in Deutschland! Werksneuer TR 5 PI, Ausstellungsstück, Preis VHS, nach Besichtigung. Tel. 0 40/5 40 74 91 od. 5 51 72 23. 68 642

TR 3-6-Teile zu verk. T. 06 11/58 55 66. 68 641 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05 / 44 96. 68 604

Verk. TR 6 PI. Tel. 0 79 33/4 66. 68 405

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 68 603 H

TR 4 IRS, Bj. 67, Bestz. Tel. 12.30 b. 13 Uhr 06 21/85 51 34. 68 406

TR 2/3, wenn Sie Interesse an Bildung eines Clubs haben (Ersatzteile usw.): Tel. 0 79 31/28 71. 68 033

Wer braucht Ersatz- od. Zubehörteile aus 2. Hand für engl. Sportwagen? Tel. 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 68 305

GELEGENHEIT! TR 6, 143 PS, Bj. 70, 58 000 km, silb.-met., Radio, Overdrive, Fr.-Spoiler, techn. + opt. Zust. 1a, umständeh. nicht u. DM 6000.— zu verk. Tel. 0 62 26/81 44. 68 306

TVR

TVR-Deutschland
645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09

VW Oldtimer, Bj. 55, ATM 38 000 km, schwarz, Tonb.-Radio, sehr gut. Zust. Angebote unter Chiffre A 19/68 661

Einmalige Rarität! Packard 9, Serie 1932, 900 Light Eight, Sedan 8-Zyl., kompl. restauriert, d.-blau/schwarz, innen: d.-blau Velours, Preis 48 000.— DM. F. Forrer, Garage, Schwyzerstr. 4, CH-8832 Wollerau/Schweiz, 01/786120. 68 660

15 CV Six, 1951, zu verk., sehr guter Original-Zustand. Chiffre A 19/68 659

Citroen 11 BL, Bj. 65, sehr gut. Zust., DM 5400.—. Zuschr. Chiffre A 19/68 658

Schmuckstück! DKW F 7/F 8-Meisterklasse (Gläser-Sportcabrio-Stahlkarosserie), Mod. 1939, Bj. 54, Speichenräder, neu bereift, einwandfr. Zust., mit wichtigen Ersatzteilen, gegen Gebot zu verkaufen. Zuschriften an 8315 Geisenhausen, Postfach 35. 68 043

Interessante Veteranen zu verkaufen, der jüngste ist über 50 Jahre alt. Tel. 0 76 41 / 83 98. 68 044

BOSI der Spurtschnelle

ABE (TÜV-gen.) für Mini Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Alfasud, Opel, Ford VW Golf, Scir
von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
DR. HÜHN — Sport — Styling
7119 Ingelfingen, Postf., Tel. 0 79 40/21 0
IAA, Halle 6, Obergeschoß

Reifen der 0.70er Serie
Uniroyal Kleber GTS

165/70-13:	70,— TL	68,—
175/70-13:	79,— TL	76,—
185/70-13:	81,— TL	86,—
185/70-13:	87,— MP	94,— TL
195/70-13:		99,—
185/70-14:	98,— TL	90,—
195/70-14:	130,—	104,—
205/70-14:		117,—
175/70-15:	93,— TL	
185/70-15:		94,—

DUNLOP SUPERSPORT D 1 und PIRELLI CN 36 günstig lieferbar! Sonderposten: Goodyear mit w. Schr. schlauchlos 195/70 VR 13 DM 112,— Preise einschließlich 11% MwSt. Versand per Nachnahme
Reifenberger, 657 Kirn, 06752/2958 u. 2300

Die Neue UZ
Sicherheits-Abschleppstange o.k. ist da!

TÜV-geprüft
Prospekt bitte anfordern
E. Uebler Autozubehör-Fabrik
8521 Mohrendorf · Telefon 0 91 31/4 36 80

FORD A, Bauj. 1929, neuwertiger und Original-Zustand, dk.-rot u. schwarz, TÜV 6.77, 4türig, VB 15 000.— DM. Tel. 0 97 41 / 32 47. 68 045

Opel-Fahrgestell, kompl., Bj. ca. 35, fahrbereit + BMW V8 + Porsche 356-Teile. 0 52 31/2 29 02 - 48 4 95-8 84 38. 68 046 H

Suche hintere u. vord. Orig.-Stoßstange, Radkappe, Rückblick-Lichtspiegel f. VW-Käfer, Bj. 48. J. Mertens, 1180 Brüssel, Rue Colonel Chaltin 103. 68 065

Frischluft ohne Zugluft
AEROLIFT ®
für alle Fahrzeuge mit Fensterrahmen

Nur DM 37,— je Paar. Prospekt gratis
W. Hamann, 6051 Waldacker (A), Amselstr. 7

5 J x 13 für AUDI 80 und VW-Golf, -Scirocco, -Passat

TÜV-frei RONAL ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix	White Letter
165/70 HR 13 WL 91,—	195/70 HR 14 WL 139,—
185/70 HR 13 97,—	205/70 VR 14 WL 174,—
185/70 VR 13 WL 132,—	215/70 VR 14 WL 199,—
185/70 HR 14 WL 118,—	185/70 VR 15 WL 159,—

WL = mit weißer Reliefschrift

einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG, 757 **Baden-Oos,** Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Veteranen

Ford 12 M, Bj. 59, fahrber. DM 450.—. Tel. 18–19 Uhr. Tel. 02 11/48 39 73. 68 146

Oldtimer Citroen, Bj. 50, schwz., Liebhaberfz., 2 Ja. TÜV, best. überholt. HN-Neckarsulm Tel. 0 71 32/4 13 89. 68 147

Citroen 15 CV 6 Hydraul., 1954, orig., Bestzust., TÜV 77, Sammlerstck., DM 14 000.—. T. 0 53 61/7 28 40 ab 19 Uhr. 68 148

Renault 4 CV, Bj. 60, 54 000 km, total überholt, 1a-Zustd., TÜV 7.77, in Deutschl. no. nicht zugel., DM 4500.—. Tel. 0 75 22/2 13 01 Wangen. 68 149

Renault 4 CV, Bj. 60, TÜV 3.77, DM 1800.—. Tel. 0 23 65/1 54 54. 68 150

Oldtimer-Freunde!

Ein Jahreskalender im Posterformat (über einen halben Meter hoch!) mit 114 Fotos, z. T. farbig, erwartet Sie! Bestellen Sie CLASSICS No. 1 für 1976 (DM 29,50 + 2,50 Vers.-Spesen geg. Rechng.) schon jetzt bei der **Automobil Chronik,** 8 München 90, Menterschwaigstr. 9.

Seltene Gelegenheit MG TA, Bj. 1939, TÜV u. zugelassen, Wagen gen.-überh., Lack, Verdeck u. Innenausst. neu, Lackg. rot, Innenausst. schwarz, DM 18 000.—. Tel. 0 68 97/76 12 33. 68 151

Für Liebhaber: Morris 8 Cabrio, 40 J. alt, zu verkaufen. Tel. 0 44 61/8 12 20. 68 152

Verk. GUTBROD SUPERIOR, Bj. 1950 u. viele Ersatzteile. Tel. 0 94 31/38 04. 68 047

Renault Typ NN 6 CV, Bj. 24, Aufbau als Leichenwagen, m. 2. Untersetzgs.-Getriebe, sehr guter Zustd., VB DM 9000.—. Beringer 0 89/3 41 48 73. 68 048

Holzteile / Armaturenbretter (Wurzelfurnier) fertigt Fa. Rüger, 7022 Leinfelden, Schulstr. 17, Tel. 07 11/75 51 15

Opel Olympia, Bj. 1951, 68 000 km, neuw., TÜV 7.77, 6500.—; **BMW AM 4,** Bj. 32, TÜV 9.76, 11 000.-. T. 089/166791. 68 049

Verkaufe Rolls-Royce Typ 20/25, Bj. 1935, erstklassiger Originalzustand, in England generalüberholt, TÜV 1977, DM 20 000.—. Tel. 0 21 63/78 29. 68 320

Veteran gesucht unt. Chiffre A 19/68 321

Citroen 11 CV zu verk. Anfragen unter Chiffre A 19/68 322

Citroen 11 B, Bj. 54, Mot. generalüberh., Lack neu dkl.-blau, TÜV neu, DM 5400.—. Tel. 0 72 21 / 7 14 36. 68 307

BMW 501, Bj. 55, zum Ausschlachten, 400.— DM. Tel. 0 53 24/18 27. 68 308

S. Aero 662, ganz o. Teile. HL 7 24 58. 68 207

VW Cab. Bj. 55, f. 1200.—. 05 11/64 72 20. 68 208

Fiat Topolino Cabriolim., wie neu, TÜV 76, VB DM 3800.—. T. 0 63 21/21 63. 68 034

11 CV B, Bj. 52, ausgez. Zust., TÜV neu, 20 Extras, wie 12 V, H4, 5 Instr., div. Ers.-Teile, VB 6600.— DM. Gehrke, 34 Göttingen, Am Eikborn 38A. 68 035

Restauration und Neuanfertigung von Maschinen und Karosserieteilen. Weber oHG, 5905 Freudenberg-Oberfischbach, Tel. 0 27 34 / 6 11 79

Faksimile-Nachdrucke

historischer Mercedes-Benz-Kataloge! Der erste Titel einer aufwendigen Reihe erscheint jetzt: Ein 20-Seiten-Katalog des SS/SSK im Original-Silbereinband. DM 32,— + 4,— Versandspesen. Informationsprospekt gratis. **Automobil Chronik,** 8 München 90, Menterschwaigstr. 9.

An- + **Verk.** + Tausch = Fugger, Mannheim 75. Ausk. Metz, 6936 Moosbrunn, Rückporto. 68 645

Mehrere Oldtimer zu verkaufen. Tel. 0 22 07/5 16. 68 644

MG TC z. verk. Tel. 0 61 26/75 11. 68 647

Für Liebhaber! Mercedes 220, Bj. 1952, (nur wenige Exempl. vorh.), bestgepfl. Herrenwagen, gr. Schiebedach 140/110 cm, 1. Hd., TÜV 10.76, Verkauf altershalber (80), DM 8000.—. T. 09 61/3 17 57. 68 646

BMW 327 Cabrio, 1940, total restauriert, grünes Leder, Farbe beigegrün, wie neu, 2. Maschine, Barpreis DM 26 000.—. Nachfr. u. Chiffre A 19/68 041

Mercedes 200 lang, Bj. 35, **Kapitän,** Bj. 38 u. andere z. verk. Tel. Ulm 6 27 90. 68 036

Mercedes 220 A Cabrio, Bj. 52, TÜV 7.77, gut. techn. Zustand, zu verk. P. Medenwald, 33 Braunschweig, Frankfurter Str. 24, Tel. 05 31/8 18 84. 68 037

Ford T, Lkw, Bj. ca. 1920, unrestauriert, Motor gut, VB DM 4000.—. Tel. 0 23 23/2 11 36. 68 038

Ferrari 250 GT, 1959, restauriert. A. Janson, 2943 Esens, Heimschule. 68 066

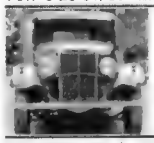
Opel Kapitän, Bj. 57, 2,5 l, 6 Zyl., 75 PS, TÜV 77, m. leichtem Bremsschaden, umständehalber abzugeben, VB DM 1250.—. Tel. 02 09/3 36 80 ab 19 Uhr. 68 408

Opel Blitz 1949, einmal. Polizeifahrz., im Originalzust., wie neu, TÜV, 19 000 Gesamt-km. Tel. 07 11/87 59 20. 68 551

Chevrolet 1937/39/52/60, Chrysler Valiant 1960, Dodge Lancer 1961, DKW 1938, MG Mangnette 1960, VW 1950, alle unrestauriert. Ib Cassel-green, 4340 Undløse, Naurvej 7, Dänemark. 68 550

BMW 321 Limousine, teilrestauriert. Alles Original vorh. VHB DM 5500.—. K. Büchel, 7893 Jestetten, PF 34. 68 040

VW Cabrio, Bj. 54, sehr gut erhalten. Tel. 0 28 61/30 12. 68 548



SKODA-LIMOUSINE 4türig, Bj. 1931, 6 Zyl., 1800 ccm, restauriert, DM 5800.—. Tel. 0 23 74/23 86, werkt. b. 18.30 Uhr. 68 549

VW 1200, Mod. 1948, grün, Export/Luxus, TÜV 6.77, (ohne einen einzigen Mangel), techn. + opt. **das besterhaltenste u. gepflegteste Modell in der Welt,** absolut original, 6 Ltr./100 km, insges. 86 000 km, aus 1. Hd., nur an erlesene Liebhaber höchstbietend zu verk. Tel. 0 21 51/4 27 50 oder unter Chiffre A 19/68 499

Mercedes 220, Bj. 52, Motor zerlegt. Woll, 6683 Spiesen, Felsweg 3. 68 410

1 kpl. Dixi BMW-Motor sowie 1 Kühler, neu gerichtet u. einige Kleinteile, geg. Gebot abzugeben. Karl Meissner, 7 Stuttgart 31, Postfach. 68 039

Wegen Aufgabe des Veteranensportes biete ich eine echte Rarität an: BMW 507, Sportwagen, 2-Plätzer, ultramarin, rotes Leder, total restauriert, TÜV-zugel., 2. Maschine gen.-überh., Hardtop, viele Ersatzt., Barpreis DM 55 000.—. Nachfr. u. Chiffre A 19/68 042

VW Standard, Bj. 52, (get. Hecksch.), geg. Höchstgebot zu verk. H. Salvin, 7858 Weil/Rh., Neuhäuserweg 10, Tel. 0 76 21/6 22 05. 68 409

Verk. Audi Cabrio, fahrbereit. Angebote unter Chiffre A 19/68 498

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11

4 ATS LM-Felgen 5½ J x 15, TÜV-geprüft, wenig gebr., zu verkaufen. Tel. 0 21 34/5 16 05 nach 20 Uhr. 68 153

Volvo 164 E, Bj. 72, dunkelgrün, Lederpolster, Schiebedach, Schaltgetriebe, Radio, absoluter Bestzustand, DM 9800.—. Tel. 0 22 05/25 82 68 648

Buckel-Volvo 544 Sport B 18, weiß, Bj. 63, TÜV 5.77, 1. Hd., ATM, Lochfg., H4-Lamp., L.-Lenkrad, Radio, Tourenzähler, VB DM 4000.—. T. 089/855182. 68 209

Durch Vordisposition kurzfristig lieferbar:

VOLVO 242, 82 PS
VOLVO 244, 97 PS
VOLVO 264 GL, 6 Zylinder, 140 PS
Schaltwagen + Automatik

Auto-Wallhäuser KG
5900 Siegen 1
Tel. (02 71) 7 50 25 + 4 33 66

Volvo-Vertrag abzug., 244 DL Automatik, hellgrün, lieferbar Anf. Okt. 75. Tel. 06 81 / 6 25 14. 68 411

Suche f. Volvo 144: Getriebe, Overdrive, Kardanwelle. T. 0 63 41/58 40. 68 552

Teile v. PV 544, 122 S, (u. a. Overdrive, ATM 0 km, Liegesitzbeschl.). Burkart, 8 Mü. 50, Allacher Str. 210. 68 210

Volvo Neu- + Gebrauchtt.-Verkauf: Kunstst.-Kotfl., Frontsp., rostfr. Ausp.-Anl., Kuppl. u. Tuningsätze. T. 06 11/43 19 44 von 8–11 Uhr u. abends. 68 050 H

Liebhaberwagen P 1800 S, Bj. 67, TÜV 5.77, sehr guter Zust., AT-Motor, ca. 30 000 km, Overdrive, H4-Licht, Lederausst., Radio Stereo, m. v. Ersatzteilen von Privat DM 5500.—. Zuschriten unt. Chiffre A 19/68 051

VW

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.
SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

Scirocco LS, 70 PS, Bj. 2.75, 12 000 km, unffr., palma-met., 175 SR, H4 + div. DM 11 400.—. P. Schulz, 315 Peine, Teltower Weg 6. 68 309

Suche VW Aussichtsbus, Motor kann def. sein. Ang. 0 64 73/15 53 n. 7 Uhr. 68 554

Suche zum Herbst VW 181 Kübel mit Motorheizg. u. Sperrdiff. H.-J. Schulze, 2107 Rosengarten 7, Poststr. 10, Tel. Mo./Di. 18 Uhr 0 41 05/72 98. 68 553

VW Cabrio 1600, 75 PS, Ölk. m. Sauer, Empi, Abarth, Solex, Bilsteinfahrw., ATS 5½ J 15, 185/70 VR, H4, Cibie, Frontsp., Scheel-Schalens. (Lieges.), Raid-Lederlenkr., VDO-Armat., Blaup. Frankfurt, **alles TÜV-eingetr.,** 7500.— DM. Tel. 0 75 31 / 7 62 89. 68 057

MICHELIN-REIFEN (1a mit Garantie)

155 SR 12	sl zx	70,90	165 SR 14	zx	81,70
135 SR 13	zx	45,95	165 HR 14	XAS	96,45
145 SR 13	zx	59,55	175 SR 14	sl zx	107,85
155 SR 13	sl zx	75,60	175 HR 14	XAS	114,85
165 SR 13	sl zx	84,90	185 HR 14	XVS	146,70
6.40/7.00 SR 13	zx	91,35	155 SR 15	sl zx	84,55
185/70 SR 13	sl zx	93,15	165 SR 15	sl zx	93,50

einschließlich MwSt. Versand erfolgt per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. **WOLFGANG ROLEFF, GmbH & Co. KG. Reifenhandel,** 476 WERL/Westf., Büdericher Str. 31a, Tel. 0 29 22/38 62.

Golf-Kotflügel-Verbreiterung

mit integriertem Spoiler in zwei Ausführungen.

Ganz neu TÜV-zugelassen.

Dazu passend die ebenfalls TÜV-zugelassene

6 x 13 ATS-Alufelge

mit Reifen 185/70 x 13. Fordern Sie heute noch unseren Katalog gegen DM 3 in Briefmarken.

Vertrieb Norddeutschland

HAZender-Rennsportteile
54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3, Tel. 02 61/8 55 02

Vertrieb Süddeutschland

HEZ, 605 Offenbach, Bieberer Str. 25, Tel. 06 11/81 38 36

Für Liebhaber: VW 1302 LS, Motor: VW-Porsche 914/4 2 l, 10 000 km gel., Reifen 185/70 HR 15 neu, Felg. 5,5/15 ATS, Zubehör: Riechert Axialgebl., Frontölk., 68 cm, Eberspächer-Standhz., Porsche-Drehzahlm., sämtl. VDO-Instr., Scheel-Schalens. l. + r., L.-Lenkrad, 2 Hosentr.-G., 4 Bilstein-Sporteinstg., 4 Cibie Fern- + Nebell., Ü.-Bügel, alles TÜV-eingetr., keine Veranstg., m. 2 J. TÜV, Preis 13 500.— DM VB. Tel. 06 11 / 88 63 49. 68 555

Nach wie vor 75-PS-Motor

VW-Tuning

Sauer & Sohn

611 Dieburg, Tel. (0 60 71) 26 63

Sauer VW-Sportauspuff über den Fachhandel

95 PS-Käfer 1302, Porsche-Mot., 185/70, Spoiler, v. Extras, alles TÜV, VB DM 8500.—. P. Ruckert, 668 NK-Kohlhof, Im Fichtenwald 27. 68 412

VW-Angehöriger vermittelt auf Anfr. VW-Jahresw. Tel. BS 05 31/32 50 68. 68 310 H

Verk. f. VW 1300–1600, Abarth-Ausp. m. ABE, S. u. S.-Ausp. m. ABE, 4 Conti TS 165 SR x 15, 80%. T. 02 01/66 33 69. 68 211

Indianapolis-Felgen jetzt lieferbar nach der neuen Prüfvorschrift — für alle Käfer (außer 1303), ati Wetzlar, Tel. (06441)-44991

Suche Käfer-Überrollbüg. 08071/2070. 68 154

VW Cabrio, Bj. 1972, 30 000 km, nicht unter DM 7000.—. Bestzust. W. Ehreke, Minden, Georgstr. 3. T. 05 71/3 13 70. 68 155

VW 1500, Bj. 67, AT-Mot., 45 000 km, TÜV 9.76, 60 PS (TDE), Ölk., 5½ x 14, Ber. 175 SR 14, VDO-Cockp., Fahrw.-Verbesserung., SuS-Ausp., Sonderl., DM 2900.—. Tel. 0 63 27/7 53. 68 058

Suche VW-Cabrio, bis 40 000 km, ab Bj. 1972, zahle entspr. Preise. Drs. Niemendal, Oosteinde 35, Nootdorp, Holland. 68 059

Wolga

Russische Wolga, 1958, mech. u. opt. guter Zustand, zu verk. K. Taubert, 77 Singen, Rielasinger Str. 104. 68 060

Tausch

Tausche Mercedes 280 E; Bj. 73, 85 000 km, bei 70 000 neuer Motor, tadelloser Zust., Extras, Servol., Automatik, SD, Cass.-Stereo-Radio u. a. geg. jungen Porsche 911, evtl. Wertausgleich. Zuschriften unter Chiffre A 19/68 319

Tausche BMW 3.0 CS, Bj. 5.73, 33 000 km, geg. 911 T. 06341/82170 v. 8-17 U. 68 142

230 SL, 66/8.77, 2 Dächer, Radio, Kassette, ATM 27 000 km, DM 3000.– üb.-holt, geg. **Jaguar XJ 6 2,8 l** oder **4,2** ab Bj. 71 in gleich guter Kondition zu tauschen gesucht. Tel. 02 11/76 32 00. 68 403

Montreal, Bj.2.75, 8000 km, preisgü. zu vk. o. Tausch. (BMW). T. 08052/2191. 68 670

Verschiedene

Freier Import Ihr Preisvorteil!
Austin, Triumph, Peugeot, VW, Citroen, Renault und andere.
Fordern Sie unser Angebot an.
EG-Import-Export, Krefeld, A. Semrau,
Tel. 0 21 51/2 45 09, Telex 853 565

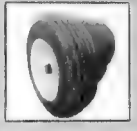
FREIER IMPORT
Ihr werksunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **SAAR-AUTO-IMPORTE**
Gudrun Krosch, 6612 Schmelz/Saar,
Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 84

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge erheblich billiger, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

Verschiedenes

ACHTUNG Kfz-Werkstätten: 1 Mosel-Kfz-Anhänger bis 2000 kg neu, DM 1000.– unter NP zu verk. K. Büchel, 7893 Jestetten, Postfach 34. 68 053

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen



Kleber GTS-Reifen auf AT8 Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preise inkl. MwSt., per Fracht, Nachnahme.

durch Großeinkauf **25% billiger**

165/70 HR 13	auf	5 x 13		790,–
175/70 HR 13	auf	5 x 13		859,–
185/70 HR 13	auf	5,5 x 13		898,–
185/70 HR 13	auf	6 x 13		929,–
195/70 HR 13	auf	7 x 13		1045,–
185/70 HR 14	auf	5,5 x 14		997,–
185/70 HR 14	auf	6 x 14		1014,–
195/70 HR 14	auf	7 x 14		1189,–
205/70 HR 14	auf	6,5 x 14		1197,–
185/70 HR 15	auf	5,5 x 15		1025,–

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autozubehör Schneider KG
6 Frankfurt 61, Dieburger Str. 18
Tel. 06 11/41 90 42

Verk. Auto-Telef. BSA 23 v. 1975, Mietvertr. kann übernommen werden. Tel. 0 62 72/26 11. 68 204

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

ohne Hotelkosten reisen
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Tel. 0511 63 12 28
Dachhubfenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzelte
75er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER · IKARUSALLEE 10

Verk. 1200 kg-Anhänger. Tel. 0 66 28/4 19 nach 19 Uhr. 68 144

Ihre Chance – testen Sie sich!
Wir stellen rennfertige Formel V-Wagen zur Verfügung, auch für Anfänger. Einsatzmöglichkeit in unserem Team ist gegeben! Fahrvertrags-Unterlagen und Informationsschrift „DER WEG ZUM RENNFAHRER" geg. Schutzgebühr von DM 19,80. **MONOPOSTO RENNSTALL GMBH, 2 HAMBURG 19, Postf. 7686**

Sämtliche BMW V8, 1800–2000, Isetta, Glas 1700 GT, DKW 1000 Sp, Fiat 125 bis 1500 C, Porsche 356, Dipl. A V8, DB 220, Ford 17 M P7, Borgward 2,3 l-6 Zyl.-Teile. 05231/22902, 48495, 88438. 68 205 H

SCHALLPLATTEN
die es im Handel nicht mehr gibt.
Liste anfordern bei
Schallplattenversand
GERTRUD WAGNER
8721 Zell, Postfach 60

Daimler-Benz L 710 Diesel **Autotransporter** mit man. Ladewinde und Kugelkopf-Anhänger-Kupplung, in gutem Zust., für 5500.– DM Festpreis zu verk. Centra-Automobile, 85 Nürnbg., Lechnerstr. 6, Tel. 09 11/57 28 95. 68 206 H

Flieger-Uhren

Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Autotelefon funktionsf. für Bastelzw. bis DM 500.– ges. Chiff. A 19/68 662

SCHALLPLATTEN ab DM –.49
SINGLE u. LP KATALOGE (Abt. AMS) für 60 Pf (Rückporto) in Briefmarken erhältl.
Schallplatten–Großhandel W. Fischer
872 Schweinfurt Spitalseeplatz 5 TEL. 09721/21677

Selbstwahl-Autotelefon, gebraucht, gesucht. Tel. 0 62 41/3 34 66. 68 056

Suche neue Pirelli 235 VR 15, 3 bis 7 Stück. Angebote Tel. 0 30/87 84 76. 68 497

Karosserie

Fachbetrieb
Ihr Spezialist bei Schäden an Blech und Lack

Gebrauchtes Autotelefon gesucht. (Selbstwählanlage.) Angebote unter Chiffre A 19/68 054

Verbundglasscheibe getönt, für Opel Manta zu verkaufen. Tel. 0 56 26/5 06.

Vermiete Werbefläche auf **BMW turbo,** weiß, ca. 60 000 km/Jahr. Chiffre A 19/68 145

N E U H E I T !

ORNAMENT-AUFKLEBER
Verschiedene Motive in mehreren Farben u. Größen. DM 9,90–16,–. Versand per Nachnahme. Prospekte anfordern, Schutzgebühr DM 0,50 in Briefmarken beifügen.
V+V Design-Vertrieb, 4973 Vlotho, Pf. 168

auto motor und sport Test

2. Teil

auto motor und sport hat bereits viele Wagentypen in umfassenden Tests geprüft. Sicher ist auch Ihr Auto dabei. Falls das Heft mit dem entsprechenden Testbericht noch lieferbar ist, sollten Sie es sich gleich kommen lassen. Es ist immer ein Vorteil, die „schwachen Punkte" an seinem Wagen genau zu kennen. Bestellen Sie am besten gleich. Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht.

Folgende Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

Testberichte:	Heft	Testberichte:	Heft
Lotus Elan + 2 S 130	22/73	Porsche 911 S	21/73
Manta TE 2800	21/74	Porsche 911	
Matra Simca Bagheera	3/74	und Carrera	5/74
Maserati Merak	14/74	Porsche Carrera RS	10/74
Mercedes		Porsche G-Modelle	
Baureihe 200/280	17/73	Renault 5 LS	15/74
Mercedes 230 4	22/73	Renault 12 TS	21/73
Mercedes 240 D	24/73	Renault 15 TS	20/72
Mercedes 240 D 3.0	2/75	Renault 16 TX	17/74
Mercedes 280 E	16/72	Saab 99 L Combi Coupé	1/75
Mercedes 280 SE	15/73	Saab 99 LE Automatic	20/73
Mercedes 280 E	4/74	Simca 1000 Rallye 1	14/72
50000 km-Dauertest	4/74	Simca 1000 Rallye 2	26/72
Mercedes 280 SE	15/73	Simca 1100 GLS (54 PS)	6/74
Mercedes-Benz 350 SL	20/71	Simca 1100 TI	26/73
Mercedes-Benz 350 SLC	10/72	Steyr-Fiat 126	7/74
Mercedes 280 SL/SLC	26/74	Toyota Celia LT	
Mercedes 450 SEL	20/73	50000 km-Dauertest	10/74
Morgan Plus 8	1/75	Toyota Corona 2000	5/73
Morris 1300	5/72	Toyota Carolla	5/75
Morris Marina 1800 TC	10/72	VW 412	23/72
Oldsmobile Cutlass Salon	6/74	VW 412	
Opel Ascona 12/Manta 1,2	12/72	mit 75 PS und 85 PS	3/74
Opel Ascona		VW Käfer /70 und 85 PS	
(Rallye-Ausführung)	22/74	(Oettinger)	19/74
Opel Manta GT/E	20/74	VW 1303 A	24/73
Opel Manta		VW 1303 LS Zweiliter	
mit Turbolader	24/73	(Riechert-Tuning)	18/73
Opel Commodore GS/E	23/72	VW Golf LS	16/74
Opel Commodore 2,5/2,8	11/74	VW K 70 LS	15/73
Opel Kadett 1200 S	20/73	VW K 70	23/72
Opel Kadett mit 40 PS	10/74	VW-Passat	
Opel Kadett Coupé SR	15/74	mit 55 PS und 85 PS	19/73
Opel Rekord 1900	5/72	VW-Passat LS	16/73
Opel Rekord 2100 D	23/72	VW-Passat Variant	9/74
Peugeot 104 c	21/74	VW Polo	10/75
Peugeot 204 D	6/75	VW Bus/90 PS (Oettinger)	18/74
Peugeot 304 S	5/73	Volvo 164 E	7/72
Peugeot 504 Diesel	3/72	Volvo 244 DL	4/75
Peugeot 504 L	1/74	Volvo 264 GL	8/75

Alle Hefte auto motor und sport bis Ausgabe 20/72 DM 1.80, ab Heft 21/72 DM 2.00, ab 20/74 DM 2.50, jeweils + 40 Pf Porto. Aus verwaltungstechnischen Gründen bitten wir unbedingt um Vorauszahlung. Ihr Auftrag wird dann auch schneller und billiger ausgeführt.

Bestellschein MOTOR – PRESSE – STUTTGART
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte von auto motor und sport

Nr

Der Betrag wird **gleichzeitig** mit dieser Bestellung auf das Postscheckkonto Stuttgart 6724-704 überwiesen.

Liegt als Scheck bei Gewünschtes bitte ankreuzen!

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Nr. ams 19

Verschiedenes

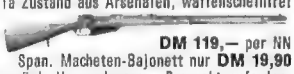
Ordnung i. Kofferraum kein Gegenstand rutscht mehr unkontrolliert in dem Kofferraum Ihres Pkw oder Kombi herum. Endlich die richtige Laderaummatte mit Stoppern für jeden Pkw. Preis DM 39,50. INTEC, 4970 Bad Oeynhausen, Schützenstr. 18, Tel. 0 57 31/9 31 19.

Kaufe auto motor und sport-Hefte v. 1953–1975. Chiffre A 19/68 649

REIFENBUCHSTABEN! aus schneew. Gummi für alle Reifen. Kostenl. Prosp. R1 v. **Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53, Tel. 0 21 61 / 53 12 14**

Rallye- und Motorradfahrer! Ungestörte Unterhaltung jetzt auch mit Helmen durch unsere 2 x 3 Watt-Gegensprechanlage. Einbau in Ihre Helme. Fordern Sie Unterlagen an. **e-b-c, 29 Oldenburg,** Neikenstraße 3, Telefon 04 41 / 1 59 42

Preußisches Armeegewehr 1888 la Zustand aus Arsenalen, waffenscheinfrei



DM 119,– per NN Span. Macheten-Bajonett nur **DM 19,90** zuzügl. Versandspesen. Prospekt anfordern **HUMMRICH-ANTIQUITÄTEN** 5 Köln 80, Postfach 80 04 45

Wer baut 5,4 l V8 od. 3 l Si in TVR 2500 ein? Evtl. TÜV? Raum RE. Zuschr. unt. Chiff. A 19/68 052

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98. 68 605 H

Enorm preisgünstig: Marken-Autoradios, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3,50 vorab. AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7831 Eisingen-Postfach

Orig. amerikanische Polizeisirene 6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 135,— abzugeben. **E. Pohle,** 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

BLAUPUNKT-SUPERPREISE

Mannheim UML	~~195,–~~	166,–
Frankfurt	~~275,–~~	235,–
Münster Stereo	~~299,–~~	266,–
Bamberg CR Stereo	~~728,–~~	599,–
Berlin electronic	~~1396,–~~	1099,–

inkl. MwSt., zuzügl. Nachn.-Porto
Radioversand Mekat, 6 Frankfurt Postfach 600 573 oder Tel. 43 43 14

Camping Wassersport

Wohnmobil, Ford-Transit, Bj. 6.72, km 30 000, sehr guter Zust., kompl. Westfalia-Ausstattung, viele Extras, VHB 9500.–. Tel. 0 70 82/89 31. 68 454

Boesch-Motorboot Amalfi De Lux, ausgestattet m. 60 PS Gray-Marine-Mot., in hervorr. Zust., weg. Einziehung Lizenz Tegernsee zu verk. H. Huber, 818 Tegernsee, Heuweg 11. 68 450

Stellenangebot

Kfz-Mechaniker/USA Kansas (Wichita), mögl. verh., selbst. arbeitend u. in Erf. an Merc., Porsche, VW, BMW baldmögl. in Dauerstellg. von deutschem Chef gesucht. Engl. Sprachkenntn. nicht erf. Ihre Bewerbung m. den übl. Unterlagen an Autohouse Stuttgart, Joachim Sappock, 1001 N. Broadway, Wichita, Kansas 67214. 68 401

Stellen-Gesuche

Junger Kfz-Meister sucht Tuning-Firma, Renn-Teams oder Werkstätte, wo er seine Erfahrungen einsetzen u. verbessern kann. E. Braun, 7791 Leibertingen. Tel. 0 74 66/2 93. 68 402

Wirtsch.-Ing., 26 J., sucht Stellung im Kfz-Bereich, evtl. Beteiligung, auch Ausld. Zuschr. u. Chiffre A 19/68 494

27jähr. selbständ. Handelskaufm. mit Rallyeerfahrung sucht Sponsor oder Anschluß an Werksteam. Bislang privat BDA, Steinmetz und Alpina gefahren! Zuschr. u. Chiffre A 19/68 562

Mit Benzin geschrieben sind die Geschichten rund ums Auto von Fritz B. Busch. „Man schmunzelt über ulkige Wortspiele und merkt, was alles so zwischen den Zeilen über ernste Probleme gesagt werden kann und muß", lautet eine Pressestimme zu den Büchern, „Einer hupt immer", „Lieben Sie Vollgas?" und „Wer einmal unterm Blechdach saß" – eine amüsante Sammlung heiterer Geschichten mit sehr ernstem Hintergrund von Fritz B. Busch. Alle drei Bände reich illustriert; je ca. 210 Seiten, Ganzleinen, jeder Band DM 16,50. Das richtige Geschenk für den Autofahrer! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch sofort per Post direkt von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens" zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie" ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens" ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Sèguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erlebten, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV – Erlebte Auto-Abenteuer". Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Alle Jahre wieder ... packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans" erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von **Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370**

Anzeigenschluß für Heft 21/1975 ist am 18. 9. 1975

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter 3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,–. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

FÜHRERSCHEIN in 12 Tagen
WIEDERERLANGUNG in 5 Tagen
Individuelle Ausbildung mit sofort anschließender amtlicher Prüfung. Schulwagen aller Fabrikate. Zuhause begonnene Ausbildung kann hier beendet werden. Unterbringung in eigenen Hotels. Angehörige können mitgebracht werden. Für Führerscheininhaber Auffrischungskurse. Verlangen Sie kostenlos Prospekt A 172 u. Beraterbesuch
FERIEN-FAHRSCHULE seela
3388 Bad Harzburg – Telefon 0 53 22/70 11
3300 Braunschweig – Telefon 0531/371091
Größte und vorbildliche Ferien-Fahrschule Deutschlands

Fahrlehrerausbildung in der Verkehrs- u. Fahrlehrerausbildungsstätte
MATTES Verkehrsjurist und Fahrlehrer aller Klassen
6903 NECKARGEMÜND-DILSBERG, bei Heidelberg, Bannholzweg 32,
Ruf: 0 62 23 / 30 08
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte – Prospekt kostenlos

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF,** Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 867

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses
Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!
Verkehrs-Institut Gemeinnütziger Verein für Verkehrserziehung und Sicherheit im Straßenverkehr e. V.
Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte
4800 Bielefeld 14, Haus Einschlingen
Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
Prospekt kostenlos! Telefon: Bielefeld (05 21) 44 41 64

Garagen

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

KARL LENDERS, 4042 Glehn/Neuß
Garagenbau, Abt. K. Tel. (0 21 82) 40 94

Sport Nachrichten

Ende mit Schrecken

Keijo „Keke" Rosberg, 26, mit deutscher Lizenz fahrender Finne, erlebte beim Flugplatzrennen von Mainz-Finthen, dem letzten Lauf zur Castrol GTX-Trophy für Formel Super V-Rennwagen, bange Minuten. Sein Landsmann Mikko Kozarowitzky,

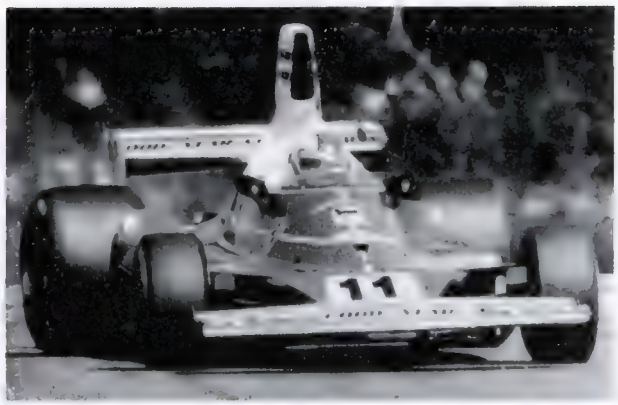
Zweiter Titel: „Keke" Rosberg.

der ebenfalls mit bundesrepublikanischem Schein fährt und durch einen Sieg in Mainz nach Punkten gleichziehen konnte, setzte alles auf eine Karte: In der letzten Kurve vor dem Ziel attackierte er, um das Patt noch zu erzwingen. Sein ATS-Lola und der Kern-Kaimann von Rosberg berührten sich und verließen unprogrammgemäß die Strecke. Pech für Kozarowitzky: Während Rosberg mit schiefem Auto und herabhängenden Teilen als Sieger ins Ziel humpelte, mußte er im Krankenwagen die letzte Runde beenden.
Rosberg hat nach dem Sieg am Vortag im Lauf zur ONS-Meisterschaft der Formel Super V bereits den zweiten diesjährigen Titel in der Tasche. Ob ihm als erstem Fahrer aber auch der gleichzeitige Sieg im VW-Goldpokal gelingt, ist fraglich.

Erster Renneinsatz in Dijon: neuer Hesketh 308/C.

Den dritten Platz belegte Jochen Mass (McLaren) beim Grand Prix der Schweiz im französischen Dijon. Dorthin hatte der eidgenössische Veranstalter sein Formel 1-Rennen wegen eines seit 1955 bestehenden nationalen Rennverbots verlegen müssen. Der Schweizer Clay Regazzoni (Ferrari) gewann den nicht zur Weltmeisterschaft zählenden Lauf vor Patrick Depailler (Tyrrell). Shadow-Pilot Jean-Pierre Jarier fuhr allerdings von Beginn an vorne weg und wäre auch mit großem Vorsprung Sieger geworden, wenn nicht in der 34. von 60 Runden eine gebrochene Getriebehauptwelle den Weg für den folgenden Regazzoni freigemacht hätte. Als Kraftquelle diente Jariers Shadow nicht das erstmals in Zeltweg gefahrene Matra-Aggregat, sondern wieder ein herkömmlicher Ford-Achtzylinder. Erste Gehversuche unternahm James Hunt mit seinem neuen Hesketh 308/C, ging als Zwölfter aus der sechsten Startreihe ins Rennen und wurde am Ende Achter.

Freie Fahrt nach Jariers Ausfall: Clay Regazzoni.

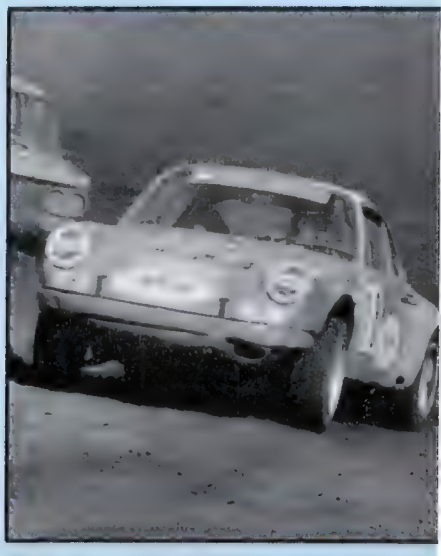


Vorzeitige Entscheidung

Zwei Rennen vor Schluß steht der Journalist Rainer Braun (Auto Zeitung) bereits als Sieger des internationalen Renault 5 Elf-Pokals fest. Ein achter Platz beim drittletzten Lauf in Hockenheim genügte dem Rheinländer zum Gewinn des mit 15 000 Mark dotierten Titels. Das Rennen selbst gewann Georg Weber vor dem Sieger des letztjährigen nationalen Pokals, Wolfgang Schütz, und dem Holländer Frank de Vos. Peter Brand, der Braun den Titel noch hätte streitig machen können, kam nach einem Reifenschaden nur auf den letzten Platz.

Björn is back

Der profillose Slick-Reifen, seit Jahren schon auf Asphalt-Kursen dominierend, hat sich eine neue Domäne erschlossen: Rallyecross-Fahrer, voran die holländischen Titelaspiranten Dick Riefel und Cees Teurlings, haben bei ausgiebigen Testfahrten festgestellt, daß die Gummiwalzen selbst auf wechselndem Untergrund einen entscheidenden Vorteil bedeuten können.



Konkurrenz geschockt: Waldegård.

Als beim mit 90 Startern optimal besetzten Europameisterschaftslauf in Buxtehude der Schwede Björn Waldegård nach fast einjähriger Abstinenz gleich eine Superzeit auf den sandigen Boden zauberte, wollten die gestandenen Rallycross-Piloten auch gleich die Katze aus dem Sack lassen, entschieden sich jedoch nach reiflicher Überlegung, die Slick-Premiere erst beim Finallauf im englischen Lydden Hill zu feiern. Die Tatsache, daß am Porsche von Waldegård der dritte Gang beharrlich seinen Dienst verweigerte, rückte in Buxtehude schließlich die Relationen wieder zurecht: Hinter Teurlings (VW-Carrera, 275 PS) kam Ford-Werksfahrer John Taylor (Escort BDA) auf den zweiten Rang. Den dritten teilten sich Franz Wurz und Dick Riefel.

Dreikampf

Deutsche Rennsportmeisterschaft: Entscheidung zwischen Krebs, Heyer und Ludwig.

Dieter Glemser, noch amtierender Deutscher Rennsportmeister, verfolgte vom erhöhten Siegerpodest im Hockenheimer Motodrom aus, wie der Kampf um seine Nachfolge in die vorletzte Runde trat. Draußen, im Rennen der Division II, bis 2000 ccm also, ging es so zu, daß sich der Schwabe Glemser schon nach zehn der 20 Rennrunden beklagte: „Mensch, mir schwitze d'Händ'." Hans Heyer, den ein Sieg in Hockenheim dem Titelgewinn ein beträchtliches Stück nähergebracht hätte, und Jörg Obermoser, durch latentes Pech aus dem Kreis der Meister-Aspiranten ausgeschieden, jagten sich in Schleppseil-Abstand durch das Motodrom.

„Ich glaube, daß Heyer noch etwas im Sack hat", vermutete Glemser, als sich der Tourenwagen-Europameister die halbe Renndistanz lang am Heck von Obermosers BMW 2002 festsaugte. Er hatte offenbar, denn in der elften Runde ging er in Führung, fiel anschließend wieder auf den zweiten Platz zurück, nutzte aber drei Runden vor Schluß einen Schlenker von Obermoser zur erneuten Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab.

Im Rennen der Division über zwei Liter Hubraum war die Sache, was den Spitzenreiter betraf, klarer. Klaus Ludwig im ehemaligen Werks-Capri setzte die Maßstäbe im Training und im Rennen. Zwar mußte er ab der achten Runde einer zerfallenden Zylinderkopfdichtung mit verhaltener Fahrweise Tribut zollen, doch bestand für ihn auch kein Grund zu besonderer Eile.

Denn Albrecht Krebs, der an gleicher Stelle beim zweiten Meisterschaftslauf durch die fragwürdige Hilfe seines Schweizer Stallkollegen Urs Zondler zum Sieg gekommen war, büßte durch dessen Schuld diesmal den zweiten Platz ein. Zondlers Wagen hatte nach einem Motorschaden bis zum Einlauf ins Motodrom eine breite Ölspur gelegt, die Krebs zu verhaltener Fahrweise veranlaßte. John Fitzpatrick im Porsche Carrera des Kölners Georg Loos schloß auf und konnte schließlich durch ein Ausbremsmanöver Krebs hinter sich lassen.

Das 460 PS starke BMW-Coupé von Krebs lief zwar wieder auf den 340 PS starken Carrera auf, doch mit der ersten Schikane nahte auch Unheil. „Ich bremste zwar an meinem vorher fixierten Punkt", erinnerte sich Krebs später, „doch habe ich nicht bedacht, daß ich durch den Windschatten des Carrera mit höherer Geschwindigkeit ankam und außerdem die Bremsen weniger stark abgekühlt waren." Krebs drehte sich in die Wiese, verlor den vorderen Spoiler und sieben wertvolle Meisterschaftspunkte, da er nur auf den fünften Rang kam.

An der Hilfe markentreuer Kollegen hatte es jedoch auch diesmal nicht gemangelt. Zwar verschwand Zondler durch einen Motorschaden vorzeitig von ihrer Liste, doch erwarb sich Harald Grohs auf einem Faltz-BMW diesmal Verdienste in der Abschirmung. „Entschuldige", erklärte er sich Krebs nach dem Rennen, „länger konnte ich ihn nicht aufhalten." Das zielte auf Capri-Pilot Werner Schommers, der an seinem 28. Geburtstag auf den dritten Platz im Gesamtklassement kam. Grohs kämpfte mit einer defekten Hinterachsaufhängung und fiel bis ins Ziel auf den siebten Platz zurück.

Drei Fahrer haben vor dem letzten Rennen, das am 27./28. September ebenfalls auf dem Hockenheimring stattfindet, noch Chancen auf den Titel: Albrecht Krebs, der in der Meisterschaft mit 102 Punkten führt, Hans Heyer, der nur zwei Zähler weniger hat, und Klaus Ludwig, dessen Konto bei 90 Punkten steht.

Ludwig dürfte beim normalen Gang der Dinge keine Schwierigkeiten haben, im letzten Rennen seinen Erfolg zu wiederholen, Heyer dagegen wird es zumindest ebenso schwer haben, zu weiteren 20 Siegpunkten zu kommen. Obermosers BMW, das ist bekannt, laboriert wegen seines hohen Gewichts gerade in Hockenheim an hohen Reifentemperaturen. Mit einer Vergrößerung der Räder von 14 auf 15 Zoll wurde zwar die Gefahr gummizersetzender Aufwärmung gebannt, doch stieg das Gewicht der Räder um insgesamt 18,7 Kilo.

Während sich Heyer gegen den im Foto oben dichtauf folgenden Obermoser durchsetzen mußte, siegte Ludwig (links) unangefochten. Carrera-Pilot Fitzpatrick jagte Krebs (unten), wurde Zweiter und ließ sich mit Ludwig und Schommers (v. l.) den Siegessekt schmecken. Rechts: Krebs nach Unfall ohne Frontspoiler.

Beim vergangenen Rennen in Hockenheim waren die Probleme mit dem erhöhten Gewicht der ungefederten Massen noch nicht beseitigt, außerdem war Obermoser sicher: „Wäre ich nicht durch zwei überrundete Wagen aufgehalten worden, hätte ich Heyer eingangs des Motodroms ausbremsen können."

Gelingt es Obermoser also, Heyer auf den zweiten Platz zu verweisen, und erreicht Krebs in der großen Division auch diese durchaus mögliche Placierung, dann hat er den Titel in der Tasche. Denn ob Fitzpatrick, an dem Krebs im vergangenen Rennen in Hokkenheim letzten Endes scheiterte, auch beim Finale zugegen ist, steht noch nicht fest. Teamchef Loos sah seine Teilnahme ohnehin nur als Test für die Reifen, „bei denen wir jetzt die optimale Mischung gefunden haben" und als Aufbesserung der persönlichen Finanzen, „weil ich nur da fahre, wo mir der Veranstalter Geld dafür bezahlt".

Mit einem Teil der Prämie, die er für die Teilnahme in Hockenheim erhielt, hoffte er übrigens, den Grundstein zu weiterem Geldsegen zu legen. Für 150 Mark erstand er von Fitzpatrick ein in Feincord gehaltenes Backgammon-Spiel. *Karl Mauer*

Gesamtklassement Division I:
1. Ludwig (Ford Capri), 135,7 km in 45:40,4 Minuten, Durchschnitt 178,371 km/h; 2. Fitzpatrick (Porsche Carrera RSR) 45:42,6; 3. Schommers (Ford Capri) 45:53,7; 4. Wollek (Porsche Carrera RSR) 46:04,3; 5. Krebs (BMW 3.5 CSL) 46:23,4; 6. Kelleners (Porsche Carrera RSR) 46:32,2; 7. Grohs (BMW 3.5 CSL) 46:34,4.

Gesamtklassement Division II:
1. Heyer (Zakspeed Escort), 135,7 km in 47:55,3 Minuten, Durchschnitt 170,002 km/h; 2. Obermoser (BMW 2002 GS) 47:56,3; 3. Hennige (Zakspeed Escort) 49:47,0; 4. Schneeberger (BMW 2002) eine Runde zurück; 5. Müller (Renault Alpine) 1 Rd. zur.; 6. Herrmann (BMW 2002) 1 Rd. zur.; 7. Wollstadt (BMW 2002) 1 Rd. zur.

Stand der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft nach dem achten Lauf:
1. Krebs 102 Punkte; 2. Heyer 100; 3. Ludwig 92; 4. Obermoser 80; 5. Grohs 75; 6. Kelleners 73; 7. Stenzel 69 Punkte.

Alte Kameraden

Historische Renn- und Sportwagen auf dem Nürburgring.

Ich will den Niki Lauda sehen und keine alten Autos", erboste sich Dagmar Klein, noch nicht schulpflichtige Tochter eines Veteranenfreundes, den es zum Rennen für historische Renn- und Sportwagen auf den Nürburgring gezogen hatte. Was freilich die junge Dame verärgerte, ließ anderer Leute Herzen höher schlagen; denn in der Eifel gab es an einem August-Wochenende die wohl vollständigste Sammlung von Veteranenrennwagen zu sehen.

Über 13 000 Zuschauer wollten sich dieses Spektakel trotz anfänglichen Regens nicht entgehen lassen, weitere 2000 Besucher waren bereit, nochmals in die Tasche zu greifen, um die Museumsstücke aus nächster Nähe im Fahrerlager zu bewundern. Dem Veranstalter AvD und einem im Hintergrund gebliebenen Privatmann war etwas gelungen, wovon Organisatoren anderer Veteranenrennen vielfach nur zu träumen wagen: fünf ERA (English Racing Automobiles) Vorkriegsmonoposti mit Kompressormotor, fünf Maserati Rennsportwagen aus den Jahren 1950 bis 1959, fünf Ferrari, darunter zwei Monoposti und zahlreiche sonstige berühmte Fahrzeuge erschienen am Start.

159 Raritäten aus acht Nationen

Von weit über 200 Nennungen waren 152 Fahrzeuge ausgewählt worden, die den gestellten Anforderungen genügten: Baujahr bis 1959 einschließlich, vollständige Originalität und technisch sicher. Aus England kamen 39 Starter, aus Frankreich 44 und aus der Bundesrepublik 32. Der Rest reiste aus Schweden, Belgien, Holland, Italien und sogar aus den USA an.

Wie wenig die Fahrer aus traditionellen Veteranensport-Ländern ihre Antiquitäten als Museumsstücke betrachten, zeigte schon der Anreisetag: Marc Nicolosi kam in seinem Bugatti 35 aus dem Jahr 1924, dem wohl originalgetreusten Fahrzeug, selbstverständlich auf eigener Achse aus Südfrankreich, Zelt und Schrankkoffer auf das Re-

Fotos: Seufert

Erinnerungen an damals: Ölfahnen und hochbeinige Rennwagen auf dem Nürburgring.

n Vordergrund ein Amilcar CS 1100, Baujahr 1923.

Aus deutschen Landen: DKW F 1

Schon 1928 gerannt: Austin 7

Per Gewichtsverlagerung um die Ecke: Hinstin 1100

Reihenzweisitzer mit Riesen-Kotflügel: Bedelia 1100

Einer der Schnellsten: Maserati 250 S

serverad geschnallt. Auch Christopher Mann legte auf diese Weise mit seinem Alfa Romeo Monza-Kompressorwagen aus dem Jahr 1934 die Distanz England—Eifel zurück.

Im Ausland ist es offensichtlich auch viel leichter, eine Sonderzulassung für diese lärmenden Monster zu erhalten. Aber es spielt wohl auch die Mentalität eine Rolle: Steht bei den Deutschen und Schweizern das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeuges im Vordergrund, so greifen Engländer und Franzosen lieber zum Werkzeug, um ihre Fahrzeuge optimal für das Rennen zu präparieren.

Ein Monoposto von Ascaris Witwe

Einige Raritäten hatten die großen Rennstrecken in der Hand berühmter Rennfahrer erlebt. Richard Pilkingtons Talbot Largo Monoposto war 1950 unter Louis Chiron Le Mans siegreich gewesen. Paul Holbards Alfa Romeo 2,3 Liter Kompressor war das Auto, das Nuvolari 1933 bei der Mille Miglia gefahren hatte, und den Zwölfzylinder Monoposto-Ferrari hatte Enzo Ferrari seinerzeit der Witwe Ascaris geschenkt. Fast alle Alfas stammten aus der berühmten Scuderia Ferrari, einer Renngemeinschaft, der Enzo Ferrari vorstand, bevor er eigene Automobile baute.

Aber auch neben diesen leistungsstarken Fahrzeugen gab es genug Interessantes zu sehen. So den Lotus XI Le Mans, in dem Jim Clark 1955 seine Karriere begann, und den einzigen Borgward RS 1500, der noch existiert. Vor einigen Jahren hatte ihn Uwe Hucke, Besitzer des Motorrad- und Automuseums in Bad Oeynhausen, entdeckt, mittlerweile war jedoch ein Opel-Motor eingebaut worden. Letztes Jahr fand man einen Lotus, und als die Haube geöffnet wurde, kam der RS 1500-Motor zum Vorschein. Es dauerte fast ein weiteres Jahr, bis man alle Veränderungen ausgemerzt hatte und der Motor in dem dazugehörigen Auto lief, allerdings war die Zeit zu knapp, ihn auf Höchstleistung zu bringen.

Anhand der mit roter Farbe aufgetragenen und inzwischen schon fast verblichenen Original-Startnummer (33) identifizierte Fritz Jüttner, Renndienstleiter bei Bosch, den RS 1500 als jenen Wagen, den er zuletzt 1958 auf der Avus steuerte.

Als weitere Rarität reiste aus Bad Oeynhausen ein vollständig originaler Porsche 550 RSK an. Der Bugatti 51, der für den früheren ZDF-Autotester Jochen Breiter vorgesehen war, wurde nicht mehr rechtzeitig fertiggestellt, denn eine in den Kompressor gefallene Schraube hatte dort für gründliche Zerstörung gesorgt.

Porsche hatte einen Wagen entsandt, der die deutschen Ehren unter Pressechef Manfred Jantke retten sollte. Daß es dazu nicht kam, war bedauerlich; der Fahrer erschien wegen einer blokkierten Ausfahrt am Hotel zu spät zum ersten Rennen, machte dafür aber im zweiten Lauf alles nieder. Die Freude über die Werksteilnahme hatte die Organisatoren beide Augen zudrücken lassen, denn der RS 60 kam erst im Jahre 1960 zu motorsportlichen Ehren, wurde allerdings schon 1959 gebaut.

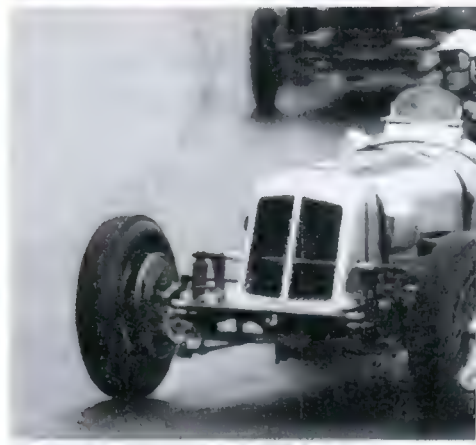
Manfred Jantke hatte den Wagen direkt aus dem Porsche-Museum genommen und „da es niemanden gab, der Geld in die Vorbereitung stecken wollte" im Urzustand zum Nürburgring gebracht. Die Stoßdämpfer verrichteten aus diesem Grunde ihre Tätigkeit nur noch höchst widerwillig, die befürchtete Verharzung von Motor- und Getriebeöl hatte glücklicherweise noch nicht stattgefunden.

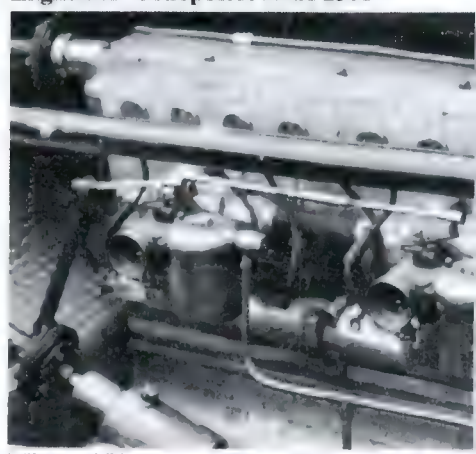
„Es ist unglaublich", wunderte sich Jantke, „was man mit den damaligen Rennreifen alles machen konnte. Im Gegensatz zu den heute üblichen profillosen Slicks erlaubten sie geringere Kurvengeschwindigkeiten und ergaben dadurch eine höhere Sicherheit. Außerdem war ihr Grenzbereich viel größer. Was man sonst nur noch vom Hörensagen kennt, daß beispielsweise in früheren Tagen die Autos durch Querstellen auf der Geraden abgebremst wurden, am Nürburgring wurde es von englischen Veteranen-Profis demonstriert."

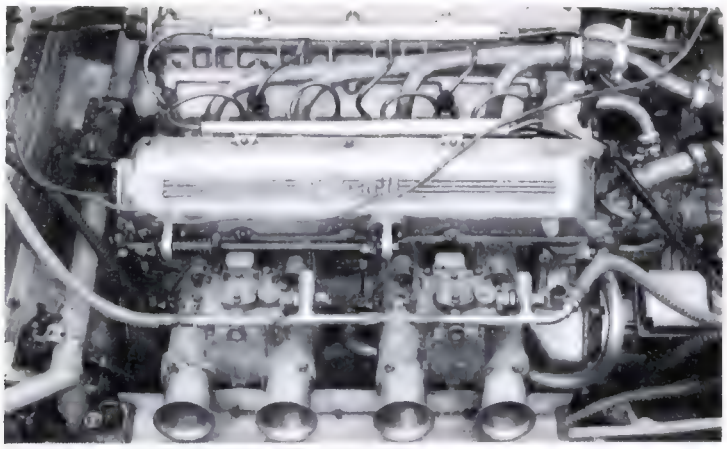
Publikumslieblinge waren — wie auch in den vergangenen Jahren — die Threewheelers, zweisitzige Dreiräder, die in verwegenem Fahrstil über die regennasse Fahrbahn rutschten. Diese winzigen Fahrmaschinen, mit reinem Alkohol betrieben, werden von einem vor der Vorderachse liegenden 1100 ccm Motor angetrieben und haben bis zu 88 PS. Vor dem Krieg gab es für sie

Wassergekühlt: Scott-Zweizylinder

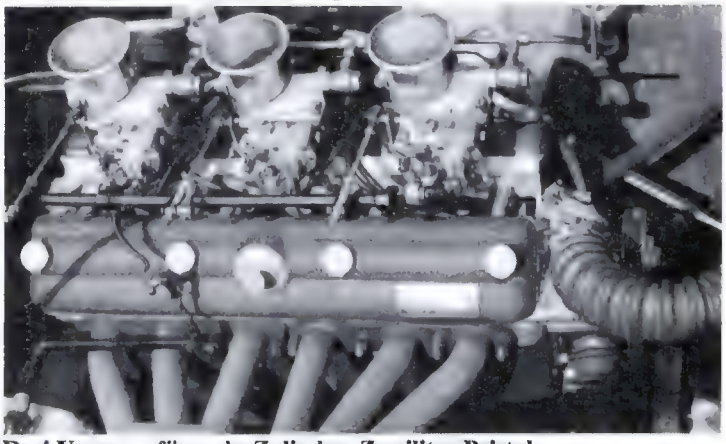
Betrieb mit Alkohol: Threewheeler


Englischer Monoposto: ERA 1500

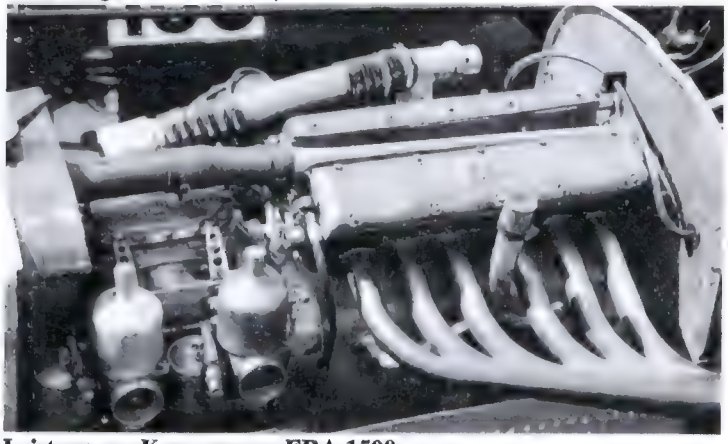

Mit zwei Vergasern: Bugatti 35



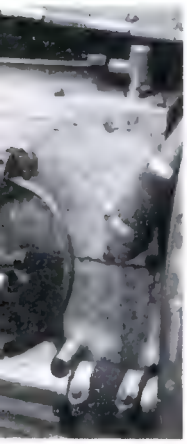
Präzisionsarbeit: Ferrari-Achtzylinder

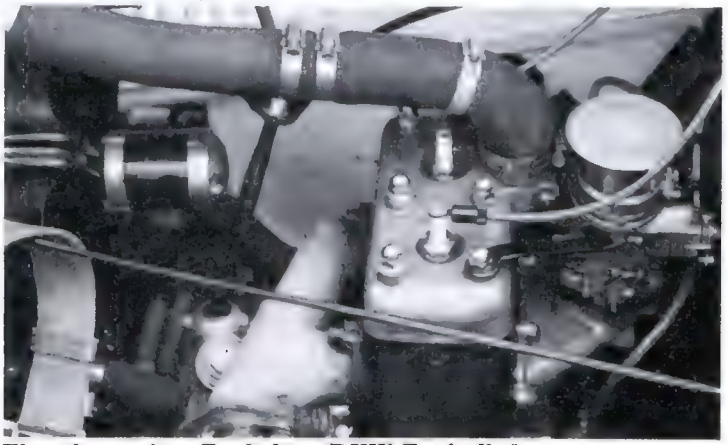


Drei Vergaser für sechs Zylinder: Zweiliter-Bristol



Leistung per Kompressor: ERA 1500





Einer der wenigen Zweitakter: DKW-Zweizylinder

sogar einen Weltrekord über die fliegende Meile, der heute noch mit 163 km/h besteht. Das Publikum tobte, als es im Großen Preis der 20 schnellsten Fahrzeuge dem Franzosen Vittori auf Porsche Carrera nicht gelang, dem schnellsten Threewheeler davonzufahren. Und der Applaus war ohrenbetäubend, als dieser Winzling in der letzten Runde in der Nordkurve Vittori ausbremste und vor ihm, mit der Handpumpe eifrig Alkohol in den Vergaser pumpend, über die Ziellinie schoß.

Höhepunkt des Tages waren die großen und schnellen Klassen, deren Zweikämpfe ganz besonders begeisterten. So das Duell zwischen Colin Crabbe, einem der größten Ferrari-Experten, auf seinem 350 PS starken Ferrari Testa Rossa Zwölfzylinder, den Mike Hawthorne schon 1959 über den Ring pilotierte, und dem Lister-Jaguar des Engländers Bertis Young. Oder die Auseinandersetzung zwischen Alain de Cadenets Ferrari Zwölfzylinder Monoposto und dem 1,5 Liter ERA von Martin Morris. Daß der zwanzig Jahre ältere ERA schließlich gewann, zeigt, wie hart gekämpft wurde.

Jaguar, mit viel Renntradition behaftet, war stark vertreten: die beiden Lister-Jaguar, Konstruktionen der Firma Lister mit Jaguar-Motoren, ein Cooper-Jaguar, einer der legendären C-Typen, die 1953 Le Mans überlegen gewannen, und drei XK 120. Schnellster der alten Garde jedoch war der Ferrari Testa Rossa, der seinen Namen von den roten Ventildeckeln bezog. Daß die Maserati, von denen drei aus Deutschland kamen, nicht so sehr in den Vordergrund rückten, lag an kleinen Defekten, die mangels Erprobungsmöglichkeit erst im Rennen auftauchten.

Wie ernst es Fahrer und Organisatoren mit dieser Veranstaltung meinten, zeigt die Tatsache, daß über die Hälfte der Fahrer in feuerfesten Anzügen antraten. Auch die Organisatoren machten Ernst mit der Sicherheit. Strohballen vor den Leitplanken sollten unheilbare Blessuren an den Fahrzeugen verhindern; drei ONS-Streckensicherungswagen kamen glücklicherweise nicht zum Einsatz, verbreiteten jedoch ein beruhigendes Gefühl unter den Piloten.

In England ist es keine Seltenheit, daß bis zu 100 000 Zuschauer bei einem solchen Rennen anzutreffen sind. Doch angesichts des schlechten Wetters waren auch die 13 000 Gäste auf dem Nürburgring schon ein Erfolg. *Michael Semler*

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 24. September

Teurer Spaß?

Ob das „Fahren in seiner schönsten Form" (Porsche über Porschefahren) große finanzielle Belastungen mit sich bringt, untersuchte die Testabteilung von auto motor und sport anhand eines roten Porsche 911, der im Dauertestbetrieb 60 000 Kilometer zurücklegte. Das 150 PS starke Coupé wurde nicht geschont – der abschließende Bericht zeigt Stärken und Schwächen des 200 km/h-Autos.

Mit Stewart um den Ring

Von den Fahrkünsten der Rennprofis können auch Alltagspiloten profitieren. Sportredakteur Karl Mauer war mit Jackie Stewart auf dem Nürburgring und schildert Eindrücke.

200 PS von Alpina

Der BMW 528, im Serienzustand 165 PS stark, ist manchen Käufern nicht kräftig genug. Die Tuningfirma Alpina weiß hier Abhilfe: Neu im Programm ist eine Version mit Zenith-Benzineinspritzung und 200 PS Maximalleistung. Wie die Fahrleistungen davon profitieren, untersucht ein Testbericht.

Passat-Konkurrenz aus Frankreich?

Bei Chrysler/Simca steht die Ablösung der betagten Typen 1301 und 1501 durch eine neue Modellreihe, die die Bezeichnung 1307/1308 trägt, unmittelbar bevor. Wesentlichste Merkmale der in drei Leistungsstufen lieferbaren Limousine sind Quermotor, Vorderradantrieb und eine große Heckklappe. Ein Fahrbericht beschäftigt sich auch mit der Frage, welche Konstruktionsprinzipien sich stärker durchsetzen konnten – französische oder amerikanische.

In Monza, beim letzten europäischen Grand Prix dieses Jahres, fällt voraussichtlich die Entscheidung zugunsten von Niki Lauda (oben) in der Fahrerweltmeisterschaft. Schon ein sechster Platz in diesem vorletzten WM-Lauf reicht dem Österreicher zum Titel.

Ratschläge fürs Rückgrat

Die Hälfte aller Autofahrer, so ermittelten Mediziner, leidet unter Rückenschmerzen; rund ein weiteres Drittel hat einen Defekt an der Wirbelsäule, ohne es zu wissen. Dabei sind die Ursachen bekannt: Falsche Fahr-, Sitz- und Liegegewohnheiten tragen dazu bei, das Rückgrat zu ruinieren. Ein Bericht informiert Autofahrer über die wichtigsten Regeln, wie sich Rückenleiden lindern oder gar verhindern lassen.

Golf mit Mumm

Das Volkswagenwerk, in Sachen Motorleistung früher eher zugeknöpft, verfolgt heute eine andere Politik. Beweis: eine sportliche Version des Golf mit 110 PS starkem Einspritzmotor. auto motor und sport fuhr das potente Leichtgewicht.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Postleitzahl Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

Unterschrift ams 19/75

LIEBER POSTBOTE,
VIELEN DANK
FÜR IHRE MÜHE!
B.
J. B.

...einer der letzten großen Träume,

den Sie sich mit Geld noch erfüllen können.

Auch der neue JAGUAR XJ-S wird nur jener kleinen Gruppe von Automobilkennern vorbehalten bleiben, für die ein Auto nicht eine Frage des Geldes, sondern allein des Stils ist.

Der neue JAGUAR XJ-S: 5,3 Liter, V-12-Zylinder-Einspritzmotor, 287 PS. Schnell genug.

Preis nur auf Anfrage.

The dreamlike JAGUAR XJ-S

BRITISH LEYLAND

British Leyland-Importeur: A. Brüggemann + Co GmbH, 4 Düsseldorf, Harffstraße 53, Telefon (0211) 78181